

ER NEUBAU DES
REICHS-MILITÄRGE-
RICHTES AM LIETZEN-
SEE IN CHARLOTTEN-
BURG. * ARCHITEK-
TEN: KAYSER & VON
GROSZHEIM, GEHEI-
ME BAURÄTE IN BER-
LIN. * ANSICHT DES
DIENSTWOHNGEBÄU-
DES DES PRÄSIDENTEN
DES REICHS-MILITÄRGERICHTES. *

=== DEUTSCHE ===

** BAUZEITUNG **

XLIV. JAHRGANG 1910

* * * NO. 88. * * *



Gesamtansicht der Gebäudegruppe am Zusammenstoß der Witzleben- und der Steifensand-Straße.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRGANG. № 88. BERLIN, 2. NOVEMBER 1910.

Der Neubau des Reichsmilitärgerichtes am Lietzensee in Charlottenburg.

Architekten: Kayser & von Groszheim, Geheime Bauräte in Berlin. Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 711.

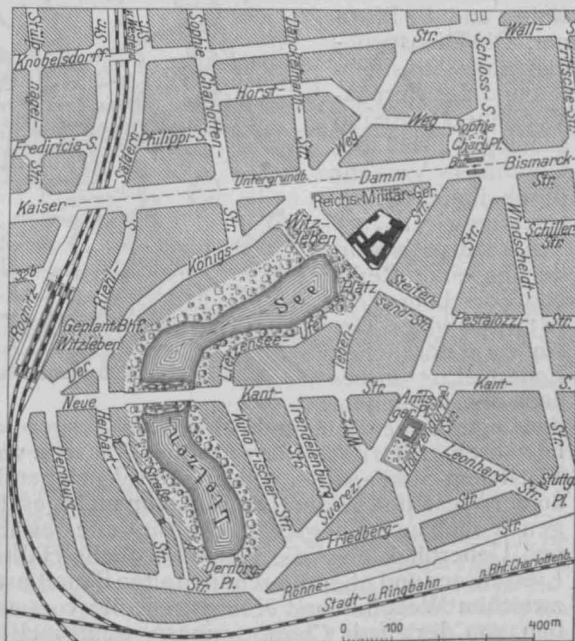


Am 2. September dieses Jahres wurde unter Anwesenheit Sr. Majestät des Kaisers für ein Gebäude die Schlußsteinlegung festlich begangen, das nach Anlage und künstlerischer Gestaltung zu den hervorragendsten Monumentalbauten der letzten Jahre von Groß-Berlin zählt: für das neue Gebäude des Reichsmilitärgerichtes. Um seinen Organismus zu verstehen, wird es nützlich sein, der Darstellung des Bauwerkes einige Bemerkungen über das Wesen des Reichsmilitärgerichtes vorausszuschicken.

Das Reichsmilitärgericht wurde nach dem Inkrafttreten der Militär-Strafgerichts-Ordnung vom 1. Dezember 1898 am 1. Oktober 1900 als der oberste Gerichtshof in militärgerichtlichen Angelegenheiten für die gesamte bewaffnete Macht des Deutschen Reiches gegründet. Das Reichsmilitärgericht bildet die Revisionsinstanz für die Urteile

der Oberkriegsgerichte, entscheidet über Rechtsbeschwerden und Anträge auf Wiederaufnahmeverfahren, prüft halbjährlich die rechtskräftigen oberkriegsgerichtlichen Urteile und die Ausstellungen, die von den Oberkriegsgerichtsräten und Kriegsgerichtsräten gegen die kriegsgerichtlichen und standgerichtlichen Entscheidungen erhoben worden sind. Chef dieser Behörde ist ein Präsident, ein General oder Admiral mit dem Rang eines kommandierenden Generals. Der Präsident leitet die Geschäfte, nimmt aber selbst an der Rechtsprechung nicht teil. Ihm obliegt die Erstattung der Immediatberichte in den Gnadenangelegenheiten für den Bereich der preußischen Heeresverwaltung, der Marine und der Schutztruppen. Die Militär-Anwaltschaft setzt sich zusammen aus einem Ober-Militäranwalt und vier Militäranwälten. Die Rechtsprechung wird durch drei Senate bewirkt. An der Spitze eines jeden Senates steht ein Senatspräsident. Der Senat setzt sich aus Räten und Offizieren zusammen. Der I. und der II. Senat bearbeiten die Angelegenheiten des preußischen, sächsischen und des württembergischen Militärkontingentes, der in die preußische Verwaltung aufgenommenen Kontingente anderer Bundesstaaten, der Marine, der Schutztruppen und der Landgendarmarie, während der III. Senat die Angelegenheiten des bayerischen Heeres behandelt.

Die juristischen Mitglieder des I. und II. Senates bilden den Disziplinarhof, der als Disziplinargericht erster



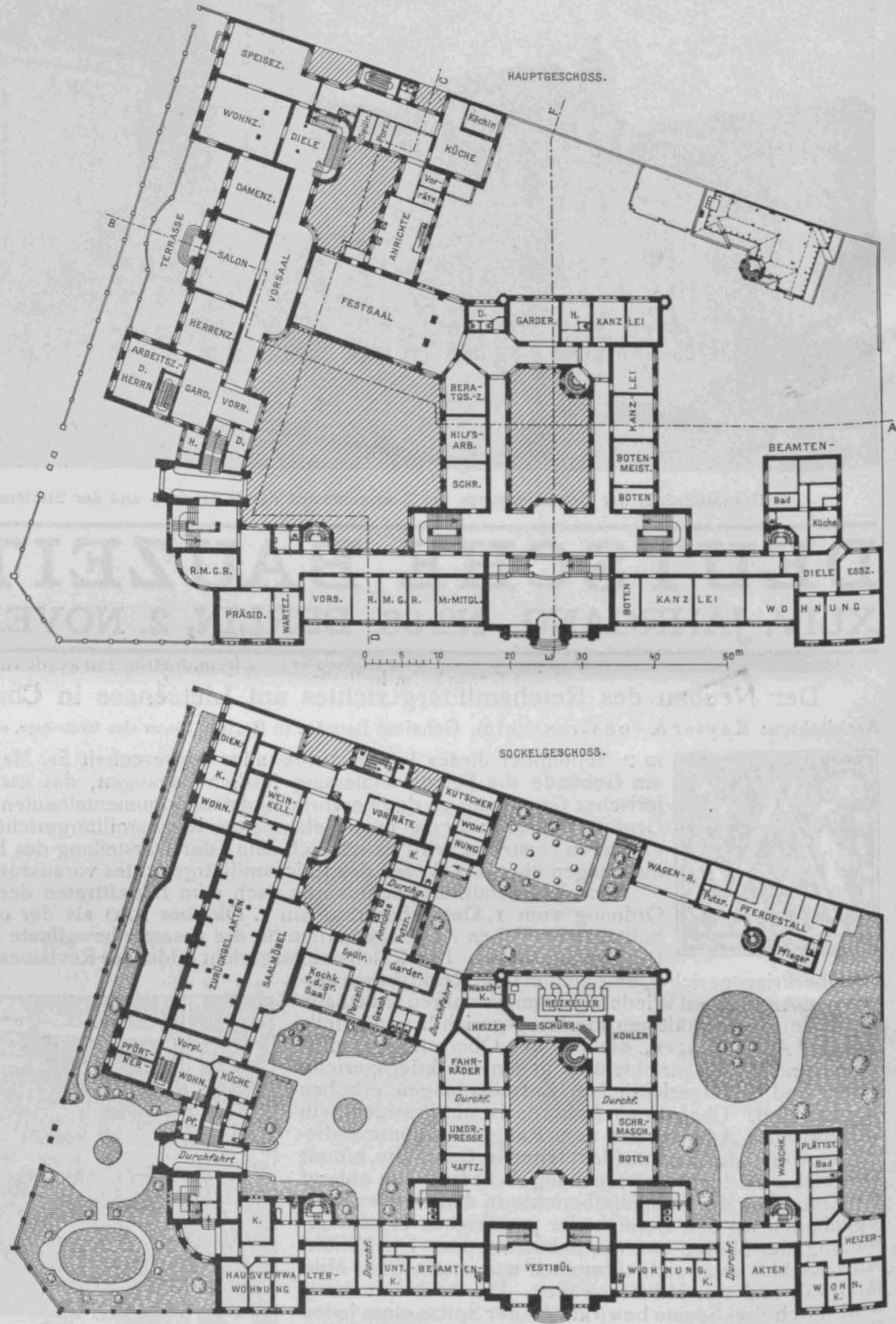
und letzter Instanz über Dienstvergehen der juristischen Mitglieder des Reichsmilitärgerichtes und als Disziplinargericht II. Instanz bezüglich der Vergehen der übrigen richterlichen Militärjustizbeamten urteilt. Bayern hat einen besonderen Disziplinarhof.

Entsprechend dieser Gliederung der Behörde forderte das Programm für den Neubau ihres Dienstgebäudes zunächst Sitzungssäle nebst den zugehörigen unmittelbar anstoßenden Beratungszimmern, und zwar

einen Plenarsitzungssaal von 180—200 qm im Anschluß an die Dienstwohnung des Präsidenten, sowie zwei Sitzungssäle für die Senate mit einer Anzahl von Nebenräumen. Ferner waren erforderlich Arbeitszimmer für den Präsidenten, die Senatspräsidenten, sowie eine Reihe von Räumen für die militärischen Mitglieder der Senate und die Reichs-Militär-Gerichtsräte. Eine weitere Raumgruppe war der Militär-Anwaltschaft zuzuweisen. An eine Bibliothek für 25 000 Bände sollten sich ein Lesezimmer und Arbeitsräume für die Bibliotheksverwaltung angliedern. Weitere Raumgruppen waren gefordert für das Präsidialbureau und für die Kanzlei. Ein besonderes Programm war für die Dienstwohnung des Präsidenten aufgestellt, die in der Bauanlage in reichem Maße ausgestattet erscheint. Neben ihr waren für die Baugruppe gefordert die Dienst-Wohnungen für den Bureauvorsteher, den Hausverwalter und die Pförtner. Die Dienstwohnungen des Präsidenten und des Bureauvorstehers waren so anzulegen, daß der Geschäfts-Verkehr durchsienichtbeeinträchtigt wird.

Als Baustelle wurde aus einer Reihe von Vorschlägen ein 7433 qm großes Gelände am nördlichen Ende des Lietzensees nach dem vorstehenden Lageplan gewählt, eine Wahl, die sich ausgezeichnet bewährt hat. Die Baustelle wird an der Ostseite von der Witzleben-Straße, an der Südseite vom Witzleben-Platz, an der West- und an der Nordseite von mehrgeschossigen Wohnhäusern begrenzt. Die Südseite gewährt einen Ueberblick über die ganze nördliche Hälfte des Lietzensees und über die schönen alten Baumbestände zwischen Westufer und Königsweg, die voraussichtlich von der Stadt Charlottenburg, wenn auch unter

großen Opfern, erhalten werden dürften. Das östliche Ufer des Sees ist nur zum kleinsten Teil bebaut und wird von einer Uferstraße begleitet, die auf dem gegen den See abfallenden Gelände mit schönen Gartenanlagen ausgestattet ist. In diese Umwelt mit ihren hervorragenden landschaftlichen Vorzügen wurde das Gebäude gestellt und mußte sich in seiner Gruppierung und Raumverteilung ihr anschließen. Diese Raumverteilung zeigt einen Organismus, dessen Zweiteilung



durch die Verlegung der Präsidentenwohnung an den Witzleben-Platz und des eigentlichen Dienstgebäudes an die Witzleben-Straße herbeigeführt wird. Zwischen beiden Baugruppen ist eine strenge Sonderung herbeigeführt, die äußerlich durch den Turmbau gekennzeichnet ist. Eine Verbindung beider Gebäudeteile jedoch ist durch den der Dienstwohnung des Präsidenten wie dem Dienstgebäude gemeinschaftlichen Fest- und Plenar-Sitzungssaal herbeigeführt. — (Fortsetzung folgt.)

Vermischtes.

Die Kaiser-Brücke in Breslau. Im Oktober d. J. ist die Kaiser-Brücke über die Oder in Breslau dem Verkehr übergeben worden, welche die in raschem Aufblühen befindliche Scheitniger Vorstadt mit dem Stadtinneren verbindet. Zur Gewinnung von Plänen wurde 1905 ein Wettbewerb ausgeschrieben, aus dem der Entwurf einer versteiften Hängebrücke der Reg.-Bmstr. Dr.-Ing. E. Weyrauch in Berlin als Ingenieur und M. Mayer in Hamburg als Architekt

net werden. Die Brücke ist die neueste und mit 112,5 m Lichtweite die weitest gespannte Hängebrücke in Deutschland, ein System, das bei uns trotz seiner schönen Wirkung bisher nur äußerst selten angewendet wurde. Sie verdient daher besonderes Interesse. Aus einer soeben erschienenen reich illustrierten Festschrift des Magistrates der Stadt Breslau entnehmen wir einige Daten. Darnach hat die Brücke 126,6 m Stützweite v. M. z. M. der Aufhängetürme und in der Mitte des etwas gekrümmten Untergrundes des Versteifungsträgers 3,98 m Lichthöhe über höchstem schiffbaren Wasserstand. Die Breite ist auf 11 m für den Fahrdamm und je 3,5 m für die beiderseitigen Bürgersteige bemessen. Die auf Steinpfeilern gelagerte Kette hat ein Pfeilverhältnis von 1:10. Der durch die belastete Brücke bei Winddruck und Wärmeänderung hervorgerufene größte Zug in der Verankerung beträgt 2590 t. Als Verankerung dient an jedem Ufer ein Betonklotz von 3500 cbm Inhalt. Interessant ist die Ausbildung der Ketten, die hier aus je 4-6 Flachbändern bestehen, an welchen die Hängestangen der Fahrbahntafel mittels einer sinnreichen Anordnung aufgehängt sind, die eine völlig gleichmäßige Verteilung der Belastung auf alle vier Binder der Ketten sichert.

Zur Ausführung der mächtigen Ankerklötze ist das Verfahren der Grundwassersenkung mit Erfolg angewendet worden. Die Bauzeit dauerte einschl. aller Nebenanlagen etwa 2 1/2 Jahre. Die Kosten stellten sich aus verschiedenen Gründen höher als angenommen, d. h. auf 2810000 M. für die Brücke nebst Ufermauern und Rampen. Dazu kommen noch fast 800000 M. für Grunderwerb und Miete-Entschädigungen. Der Bauentwurf wurde von

der städt. Tiefbau-Verwaltung unter Oberleitung des Stadtbtrts. von Scholz durch Reg.-Bmstr. a. D. Günthel, später durch Stadtbauinsp. Brugsch gearbeitet. Die architektonische Ausgestaltung, die als wohl gelungen bezeichnet werden darf, lag in den Händen des Stadtbtrts. Geh. Btr. Plüddemann und des Stadtbmstrs. Klimm. Die

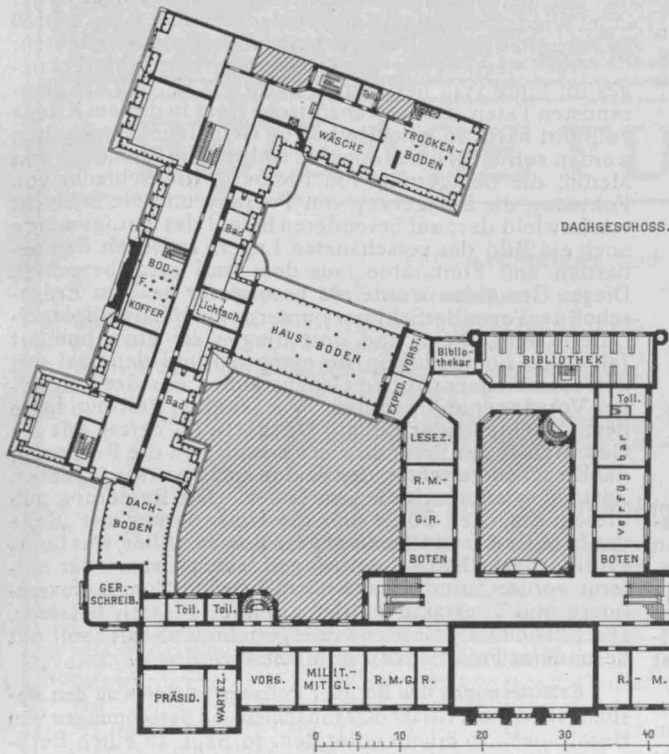
Eisenkonstruktion wurde von der Firma Beuchelt & Co. in Grünberg i. Schl. ausgeführt, die auch die Einzelausbildung der Brücke, insbesondere der Ketten und Lager, bewirkte. Die Gründungs-, Zimmer- und Mauerarbeiten führte die Firma F. Engert aus. Die Bauausführung leitete Stadtbauinsp. Trauer. Auf die übrigen Mitarbeitenden der Verwaltung und der Unternehmer können wir an dieser Stelle nicht eingehen. —

Zur Konstruktion des Kreuzgewölbes mit verstärkten Rippen. Für die Ermittlung der Gestalt der Verstärkungsrippen eines Kreuzgewölbes ist bekanntlich der Winkel grundlegend, der in dem durch einen beliebigen Punkt des Gratabogens gelegten Normalschnitt auftritt. Ein solcher Normalschnitt besteht aus Bögen der beiden Ellipsen, in denen die Normalebene des Gratabogens die beiden sich in diesem Gratabogen schneidenden Zylinder schneidet. Der Winkel, unter dem diese beiden Ellipsenbögen im Gratabogen zusammenstoßen, der Winkel also, den die im Schnittpunkt der beiden Ellipsen an sie gelegten Tangenten mit einander bilden, ist es, um den es sich handelt. Dieser

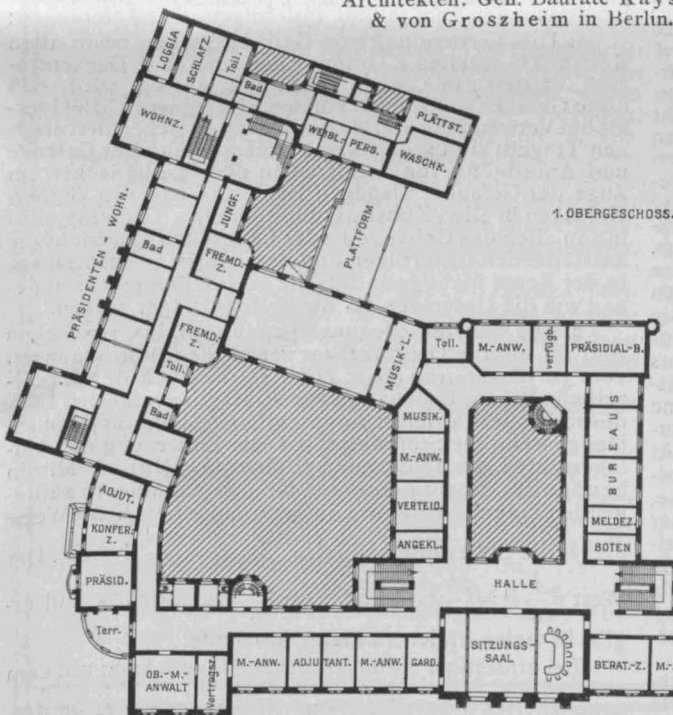
Winkel ist am Kämpfer ein rechter; er wächst gegen den Scheitel zu und erreicht im Scheitel selbst seinen größten Wert; dieser größte Wert ist = 180°, wenn das Kreuzgewölbe ohne Stich ausgeführt ist.

In den Lehrbüchern der Baukonstruktionslehre pflegt die Aufgabe in der Weise gelöst zu werden, daß man zuerst auf mehr oder weniger umständliche Weise

die beiden Ellipsenbögen ermittelt. In ihrem Schnittpunkt ergibt sich dann — natürlicherweise mit sehr bescheidenem Genauigkeitsgrad — der gesuchte Winkel. Da aber die ebenen Seitenflächen der Backsteine von der Normalebene des Gratabogens tatsächlich in geraden Linien geschnitten werden, so müßte man, genau genommen, im Schnittpunkt der beiden Ellipsen auch noch die Tangenten an sie legen, also zunächst ihre Hauptachsen und Brennpunkte bestimmen. Da nun also gar nichts auf die Ellipsen selbst, alles dagegen auf den Winkel ankommt, unter dem



Architekten: Geh. Bauräte Kayser & von Groszheim in Berlin.

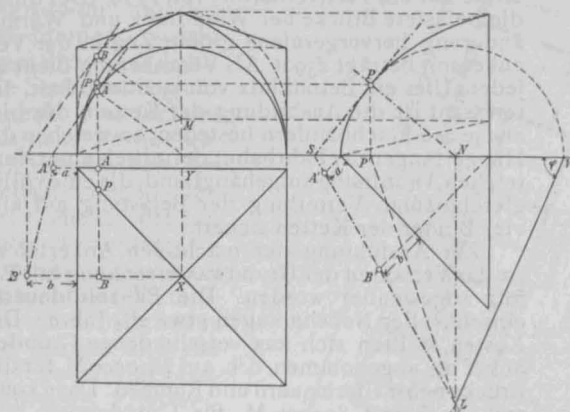


Der Neubau des Reichsmilitärgerichtes am Lietzensee in Charlottenburg.

siegreich hervorging. Die städtischen Körperschaften beschlossen 1906 die Ausführung unter Zugrundelegung des an erster Stelle preisgekrönten Entwurfes in den Hauptzügen und bewilligten für den Bau 2 570 000 M. Ausschlaggebend war bei diesem Beschluß die Rücksichtnahme auf die Erscheinung des Bauwerkes im Stadtbild trotz erheblich höherer Kosten gegenüber anderen, weniger ästhetisch wirkenden Systemen. Dieser Entschluß, der von der Stadtgemeinde gefaßt wurde, ohne daß erst große öffentliche Erörterungen nötig gewesen wären, muß derselben hoch angerechnet

diese sich schneiden, so ist es doch zweifellos vorteilhaft, mit Umgehung der Ellipsen den gesuchten Winkel unmittelbar festzustellen. Man erspart dadurch Zeit und Arbeit und gewinnt ganz bedeutend an Genauigkeit. Die Konstruktion selbst ist überaus einfach; sie gründet sich auf folgende Ueberlegung:

Nehmen wir auf dem Gratabogen einen beliebigen Punkt P an und ziehen durch ihn auf jedem der beiden sich in diesem Gratabogen schneidenden Zylinder eine Erzeugende, legen wir ferner durch diese Erzeugenden Tangenten-Ebenen an die beiden Zylinder, so bilden die Schnittlinien dieser Tangenten-Ebenen und der durch P gelegten Normalebene des Gratabogens einen Winkel mit einander, der ohne weiteres der gesuchte Winkel ist und der sich



mit wenigen Strichen genau konstruieren läßt; jede dieser Schnittlinien ist nämlich Tangente einer der beiden Ellipsen im Punkte P . Da dieser Winkel durch die Diagonalebene des Gewölbes halbiert wird, so braucht man nur die Schnittlinien der einen Tangenten-Ebene und der Diagonalebene mit der Normalebene des Gratabogens aufzusuchen; der von diesen Linien gebildete Winkel φ ist die Hälfte des gesuchten Winkels.

Die beigegebene Zeichnung zeigt — in einfachen Linien — den Grundriß, den Mittelschnitt und den halben Diagonalschnitt des Gewölbes. Unterhalb des halben Diagonalschnittes ist ein Viertel des Grundrisses in der zugehörigen Lage angegeben. Durch den beliebigen Punkt P des Gratabogens ist auf dem Zylinder, dessen Achse XY ist, die Erzeugende AB gezogen worden; der Punkt A liegt auf dem Wandbogen, während B auf dem in Wahrheit nicht vorhandenen, in der Zeichnung gestrichelten Halbkreis liegt, der durch den Scheitel des Gewölbes geht und dessen Mittelpunkt M der Endpunkt der steigenden Zylinderachse ist. Legt man nun in A und B Tangenten an die betreffenden Halbkreise, so schneiden diese parallelen Tangenten die wagrechte Ebene in A' und B' ; die durch diese Punkte gehende Gerade ist also die Horizontalspur der durch P gehenden Tangenten-Ebene des Zylinders.

Mittels der Maße a und b übertragen wir nun diese Horizontalspur in den zum Diagonalschnitt gehörigen Grundriß; sie schneidet die Projektionsachse in S ; die Verbindungslinie SP im Aufriß ist nun die Vertikalspur der Tangenten-Ebene, zugleich Tangente des Gratabogens im Punkt P . Die auf SP senkrechte Normale PN des Gratabogens stellt zugleich die Vertikalspur der Normalebene des Gratabogens, eine durch N gezogene Vertikale die zugehörige Horizontalspur dar. Verbinden wir nun den Punkt L , in dem diese Horizontalspur die Gerade $A'B'$ schneidet, mit P , der Projektion des Punktes P auf die Achse, so ist PL die Horizontalprojektion der Schnittlinie der Tangenten-Ebene mit der Normalebene und $NP'L$ die Horizontalprojektion des gesuchten Winkels φ . Die wahre Größe dieses Winkels findet man schließlich einfach dadurch, daß man um N als Mittelpunkt einen Kreisbogen durch P zieht und seinen Schnittpunkt V mit der Achse mit L verbindet. SVL ist der gesuchte Winkel φ .

Das Gewölbe ist hier als mit Stich ausgeführt angenommen worden. Hat es keinen Stich, so macht die Sache sich natürlich noch einfacher; dann ist die Spur $A'B'$ der Achse XY parallel, wir brauchen also nur einen der beiden Punkte A' , B' zu ermitteln.

In welcher Weise sich nun auf Grund der in verschiedenen Punkten des Gratabogens ermittelten Größen des Winkels φ die Rippenquerschnitte in diesen Punkten ermitteln lassen und wie sich ferner aus den in die verschiedenen Projektionen übertragenen Projektionen der Querschnitte die Gestalt der Rippen selbst ergibt — das darf als allgemein bekannt vorausgesetzt werden. Hier handelte es sich nur um eine kurze, genaue und bequeme Ermittlung des Winkels φ . —

Prof. Dr. Meisel in Darmstadt.

Ausstellung der „Vereinigung Karlsruher Architekten“. Man teilt uns mit, daß außer den bereits S. 687 genannten Fachgenossen sich um die Ausstellung selbst besonders Hr. Großmann verdient gemacht habe, der die trefflichen Gedanken Billings über die Anordnung der Ausstellung verwirklichen half. In der Ausstellungskommission waren noch die Hrn. Vittali und Wellbrock. Durch öffentliche Vorträge haben der Ausstellung namentlich die Hrn. Deines und Ludw. Jahn sehr genützt. —

Die „Salle des Batailles“ des Schlosses zu Versailles. Ueber eine Wiederherstellung des Schlachtensaales im Schloß zu Versailles läßt sich die „Frkf. Ztg.“ Folgendes berichten:

Nach Beendigung des österreichischen Erbfolgekrieges im Jahre 1748 bestimmte Ludwig XV., daß die glänzendsten Taten, die das französische Heer in diesem Kriege vollführt hatte, in einer Reihe von Gemälden festgehalten werden sollten. Diese Gemälde stellten die Einnahme von Menin, die Belagerung von Freiburg, die Schlacht von Fontenoy, die Belagerung von Tournay und die Schlacht von Lawfeld dar; auf besonderen Befehl des Königs wurde noch ein Bild des verschanzten Lagers zwischen San Sebastian und Fontarabie (aus dem Juni 1719) beigelegt. Diesen Gemälden wurde ein besonderer Saal im Erdgeschoß des Versailler Schlosses, unter der berühmten Spiegelgalerie, eingeräumt und dort hingen sie etwa hundert Jahre, bis Louis Philipp sie entfernen und den Saal mit den verschiedenartigsten Gegenständen aus der Zeit seiner Vorgänger anfüllen ließ. Vor längerer Zeit nun hatte der Schlachtenmaler Eduard Détaille im Verein mit der Gesellschaft der Freunde von Versailles an die Regierung das Ersuchen gerichtet, den Saal in seinem ursprünglichen Zustand wiederherstellen zu lassen. Die Regierung gab diesem Ersuchen Folge und die Umänderung der „Salle des batailles“ ist nunmehr abgeschlossen. Alles, was Louis Philipp darin hatte unterbringen lassen, ist wieder entfernt worden, nur die Statuen von Turenne, Condé, Luxembourg und Tournay wurden auf ihren Plätzen belassen. Die Einweihung dieses neu hergerichteten Saales soll mit besonderer Feierlichkeit erfolgen. —

Erläuterungen des Berliner Polizeipräsidiums zu den Bestimmungen über Belastungsannahmen und Berechnungen von Hochbauten. In einem unter dem 10. Sept. an einen Berliner Zivilingenieur gerichteten Bescheid (Tageb.-No. 1771. III. G. R. I. Ang.) gibt das Berliner Polizeipräsidium zu den Bestimmungen vom 31. Jan. 1910 folgende Erläuterungen:

1. Die Verwendung von Gerbergelenken ist in allen Konstruktionsteilen 2. Ordnung gestattet (z. B. Deckenträgern, Pfetten usw.), wenn auch dafür gesorgt wird, daß diese Gelenke frei spielen können. Geeignete Mittel hierfür bei Verwendung von Massivdecken zwischen den eisernen Trägern sind sachgemäße Umkapselung der Gelenke und Anordnung von Schlitzten in den Massivdecken im Zuge der Gelenke. Dagegen ist der Einbau von Gerbergelenken in allen Konstruktionsgliedern 1. Ordnung, mithin in allen das Gebäude in der Längs- und Querrichtung aussteifenden Unterzügen und denjenigen Deckenträgern in der Regel nicht gestattet, die in den Pfeilerachsen genau wie die Unterzüge als Aussteifungsträger wirken.

2. Die höheren Biegungsspannungen bis 1200 kg/qcm sind für eiserne Deckenträger gemäß den Bestimmungen vom 31. Januar 1910 (D. a. Ziffer 1), die auch durch polizeiliche Bekanntmachung vom 21. März 1910 für den Landespolizeibezirk Berlin vorgeschrieben sind, nur dann zulässig, wenn die Stützweite, d. i. die Entfernung der Auflagermitteln, der Berechnung zu Grunde gelegt ist. Mithin beträgt das Biegemoment für den auf Mauern aufliegenden Träger, wenn a die Auflagerlänge, l die lichte Weite

und l^1 die Stützweite bedeuten: $M_{\max} = \frac{p \cdot l}{8} (l + 2a)$. Der Wert $p \frac{l}{8} l^1 = \frac{p l^2}{8} (l + a)$ oder gar $\frac{p l^2}{8}$ ist unrichtig und ergibt in vielen Fällen zu kleine Momente.

Bei einseitiger Auflagerung auf Mauern kann mit dem angenäherten Wert $M_{\max} = p \frac{l}{8} (l + a)$ gerechnet werden.

In diesem Falle ist es auch gestattet, zur Vereinfachung der Berechnung die beiden Auflagerdrucke gleich zu setzen. —

Wettbewerbe.

Engerer Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für das neue königliche Opernhaus in Berlin. Zur Frage der Errichtung eines neuen königlichen Opernhauses in Berlin und des veranstalteten engeren Wettbewerbes hierzu hat die „Vereinigung Berliner Architekten“ in einer Entschließung Stellung genommen, welche die Leser in der Vereinsbeilage dieser Nummer abgedruckt finden. —



❁ BEILAGE FÜR VEREINE ❁

Tagesordnungen und Bekanntmachungen.

Vereinigung Berliner Architekten.

Einladung zur III. Ordentlichen Mitgliederversammlung am Donnerstag, den 3. Novemb. 1910, abends 7 Uhr pünktlich, Wilhelm-Str. 92/93, hochpart.

Tages-Ordnung:

1. Hr. Prof. Bruno Möhring: Berichterstattung über die XXXIX. Abgeordneten-Versammlung in Frankfurt a. M.

2. Hr. Brt. Spindler: Referat über den Wettbewerb „Union“. (Die in der engeren Wahl verbliebenen 16 Entwürfe werden im Sitzungssaal zur Erläuterung aufgestellt.)

3. Hr. Prof. Bruno Möhring: Eindrücke vom Städtebaukongreß zu London.

4. Mitteilungen.

Der Vorsitzende: Kayser.

Berichte über Versammlungen und Besichtigungen.

Der Bundestag des „Bundes Deutscher Architekten“. Der diesjährige 8. Bundestag des „B.D.A.“ fand unter Vorsitz des Prof. Martin Dülfer aus Dresden am 24. September in Weimar statt. Nach dem Jahresbericht hat der Bund in 20 Ortsgruppen nunmehr 495 Mitglieder. Dem Entwurf zu einem Architektenkammer-Gesetz wurde eine eingehende Besprechung zuteil. Da die Bedeutung der Organisation des Architektenstandes für immer weitere Gebiete, z. B. die Ausbildung der jungen Architekten, erst allmählich erkannt wird, so wurde von bindenden Beschlüssen abgesehen. Es wurde ein Ausschuß gewählt zum weiteren Studium der Architektenkammerfrage.

Sodann wurde die Verbreitung einer Denkschrift: der Architekt im heutigen deutschen Bauwesen, eingehend beraten und eine Aufklärungsschrift: „Sieben Fragen für jeden, der zu bauen beabsichtigt“, vorgelegt.

Zum Ausbau der Gebührenordnung und der Normalverträge soll weiteres Material gesammelt werden.

Die Bedenken gegen die Entwicklung des Wettbewerbswesens in seiner heutigen Gestalt führten zur Wahl eines Ausschusses, der Vorschläge zur Verbesserung machen und ein Zusammengehen mit anderen Künstler-Vereinigungen erstreben soll.

Ein Vortrag über die Wertung des Zeichenunterrichtes an den höheren Lehranstalten ließ es erwünscht erscheinen, die Bestrebungen auf bessere Ausbildung des Vorstellungs- und Darstellungsvermögens neben der logischen Ausbildung zu unterstützen.

Als Ort des nächstjährigen Bundestages wurde Heidelberg bestimmt. —

Vereinigung Berliner Architekten. Zu der II. ord. Versammlung vom 20. Okt. hatten sich unter Vorsitz des Hrn. Wolfenstein 41 Mitglieder zusammengefunden. Vor Eintritt in die Tagesordnung begrüßte der Vorsitzende als neue Mitglieder die Hrn. Kristeller und Maul und gab das Ergebnis des Wettbewerbes der „Baugesellschaft Union“ bekannt, über das wir bereits S. 692 berichteten.

Der engere Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein kgl. Opernhaus in Berlin rief eine längere Besprechung hervor, an der sich die Hrn. Brurein, Heidenreich, Michaelsen, Möhring, Seel und der Vorsitzende beteiligten. In der Besprechung kam der Wunsch zum Ausdruck, auch jetzt noch, obwohl seit Erlaß des Wettbewerbes Wochen verstrichen seien, dem Bedauern darüber Ausdruck zu geben, daß eine monumentale Bauaufgabe von solcher Bedeutung für Berlin nicht zum Gegenstande eines Wettbewerbes für alle deutschen Baukünstler gemacht worden sei. Die Versammlung beschloß mit Mehrheit demgemäß. Bei der Besprechung wurden auch die Informationen gestreift, die das gemeinsame Komitee für große Fachfragen erhalten oder vielmehr nicht erhalten hat.

Ausgedehnter noch war die Besprechung der Angelegenheit des Tempelhofer Feldes von Berlin. An ihr nahmen die Hrn. Brurein, Ebhardt, Heidenreich, Albert Hofmann, Michaelsen, Michel, Möhring, Reimarus, Schuster und Straumer teil. Einer in der Minderheit gebliebenen Ansicht, in dieser Angelegenheit Schritte nicht zu unternehmen, da offenbar schon bestimmte Absichten der Bauherren vorlägen, oder wenn diese doch erfolgen sollen, sie im Sinne der Eingemeindung des ganzen Tempelhofer Feldes samt der Gemeinde Tempelhof in Berlin und des Entwurfes eines Bebauungsplanes für das ganze Feld zu unternehmen, stand der von der Mehrheit der Anwesenden geteilte Wunsch gegenüber, es möge der Vorstand an den Direktor der Tempelhofer Feld-Baugesellschaft, an die Gemeinde Tempelhof sowie an das Ministerium der öffentlichen Arbeiten herantreten, um zu erwirken, daß für den jetzt verkauften Teil des Tempelhofer Feldes ein Wettbewerb unter den Mitgliedern der Vereinigung zur Erlangung eines neuen Bebauungsplanes ausgeschrieben werde.

Darauf sprach Hr. Rechtsanw. Dr. Alb. Knopf in anschaulicher, von dem lebhaften Beifall der Versammlung begleiteten Weise über den Gesetzentwurf einer



Reichswertzuwachssteuer. Redner legte seinen Ausführungen den Wortlaut der zweiten Lesung zugrunde. In einem kurzen geschichtlichen Rückblick berührte er die Zeiten, in welchen im Grundbesitz eine Teilung zwischen dem Obereigentümer und dem Untereigentümer stattfand, die nach der Stein'schen Reformation der Städteordnung in Preußen zugunsten des Grundsatzes fortfiel, daß es jedem Einzelnen ermöglicht werden müsse, in den Besitz eines Eigentumes an Grund und Boden zu kommen. Nachdem dieser Zustand eine Reihe von Jahrzehnten gedauert hatte, kamen von Amerika die entgegengesetzten Ideen von Henry George's Lehren als Vorläufer der Lehren der Bodenreformer. Es wurde nun der Grundsatz verfolgt, das Privateigentum an Grund und Boden überhaupt zu beseitigen und die Bodenrente wegzusteuern. Einen Teil dieser Bestrebungen nahmen die Bodenreformer auf, und ihre Grundsätze machte sich das Reich zunutze, um die ethisch-philosophische Anschauung, daß der Grundbesitz dem Verkehr entzogen werden müsse, bei der Verteidigung des Gesetzentwurfes zur Steuerung der Finanznot des Reiches zu verwerten. In der Sache selbst teilt das Reich diesen Standpunkt aber nicht und er ist auch nicht zur Grundlage des Gesetzentwurfes gemacht, sondern die Absicht des Reiches geht darauf hinaus, aus dem künftigen Gesetz möglichst viel Ertrag zu haben. Um der Finanznot vorläufig zu steuern, wurde eine Reichs-Umsatzsteuer eingeführt, die tarifmäßig auf ein $\frac{1}{3}\%$ des Kaufpreises festgesetzt ist. Zu diesem Grundtarif wird jedoch nach § 90 des Reichs-Stempelgesetzes ein Zuschlag von 100 % erhoben, sodaß zurzeit tatsächlich die Reichssteuer bereits $\frac{2}{3}\%$ beträgt. Den Ausgang nahm das Gesetz von der Denkschrift zum Stempelgesetz des Jahres 1909. Der hier vertretene Grundsatz wurde jedoch von der Regierung schon nach wenigen Monaten verlassen, um einen Gesetzentwurf vorzuschlagen, der so scharf ist und so sehr in die Privatverhältnisse des Einzelnen eingreift, daß der Vortragende bei 90 % aller Fälle Prozesse befürchtet.

Der Vortragende beleuchtet nun in längerer Ausführung die einzelnen Bestimmungen des Gesetzentwurfes, soweit sie von einschneidender Bedeutung für das Baufach sind, und schildert überzeugend die das Baufach in höchster Weise schädigenden Vorschläge des Gesetzgebers. —

Zur Frage der Errichtung eines neuen königlichen Opernhauses in Berlin und der erfolgten Ausschreibung eines engeren Wettbewerbes hierzu hat die „Vereinigung Berliner Architekten“ mit einer Entschließung Stellung genommen, die folgenden Wortlaut hat:

„Die „Vereinigung Berliner Architekten“ hat sich durch die Ausschreibung eines engeren Wettbewerbes betr. das neue königliche Opernhaus in Berlin beim Beginn ihrer Wintertagungen wie schon in früheren Jahren veranlaßt gesehen, zu dieser größten Bauaufgabe, die nach der Errichtung des deutschen Reichstagsgebäudes die deutsche Baukunst beschäftigt hat, Stellung zu nehmen.

Bei der Bedeutung, die nach dem Vorbild der großen Oper in Paris, des kaiserlichen und königlichen Opernhauses in Wien und des geplanten kaiserlichen Opernhauses in St. Petersburg der Neubau eines königlichen Opernhauses in Berlin mit Rücksicht auf die Weltstellung des Reiches und gemessen an dessen bisherigen künstlerischen Unternehmungen in Anlage sowie technischer und künstlerischer Ausstattung nach der Ansicht der „Vereinigung“ haben müßte, ist die gestellte Aufgabe als eine so große, als eine so verantwortungsreiche, als eine für die Baugeschichte der Gegenwart so bedeutungsvolle anzusehen, daß die Arbeit eines kleinen Kreises Erwählter, und seien unter ihnen die bedeutendsten des Faches, nicht ausreicht, alle Möglichkeiten künstlerischer und technischer Art für dieses Werk zu erschöpfen. Namentlich die räumliche Anlage des neuen Opernhauses stellt im Hinblick auf die Entwicklung des Theaterbaues und auf die wiederholten schweren Katastrophen, von welchen selbst neue Theater betroffen wurden, an den entwerfenden Architekten Anforderungen, welche von der Ueberlieferung wesentlich abweichen. Und wenn der Annahme begegnet werden soll, daß nach der Statistik der Theaterbrände jedes Theater innerhalb eines bestimmten Zeitraumes einem Brande zum Opfer fällt; wenn der Tatsache nicht auszuweichen ist, daß ein Brand, der ein Theater bei gefülltem Hause traf, stets eine größere Zahl menschlicher Opfer forderte; wenn es endlich ausgesprochen werden muß, daß ein neues königliches Opernhaus in Berlin ein Vorbild für den Theaterbau der Gegenwart sein sollte, so entsteht die schwerwiegende Frage, ob es in der Natur der menschlichen Möglichkeit liegt, daß ein enger Kreis von Fachgenossen alle die hieraus entstehenden Fragen erschöpfend zu lösen vermag. Dazu tritt die Erwägung, ob das Programm für den Wettbewerb dem entspricht, was von einem dem technischen und künstlerischen Fortschritt huldigenden Monumentalbau erwartet

werden muß, oder ob es einer durchgreifenden Aenderung des Organismus der überkommenen Theaterform bedarf, ob daher die Form des aus Zeiten mit anderen gesellschaftlichen und betriebstechnischen Anschauungen stammenden heutigen Theaters verlassen werden muß. Mit anderen Worten: ob ein im zweiten Jahrzehnt des zwanzigsten Jahrhunderts in Berlin errichtetes Opernhaus ein Werk eines neuen Geistes an der Schwelle einer neuen Zeit für das deutsche Theater, oder für das Theater überhaupt sein kann!

Die sich aus solchen Erwägungen ergebenden Folgerungen sind nach Ansicht der „Vereinigung Berliner Architekten“ so weittragende und so verantwortungsvolle, daß nur die Gesamtheit der deutschen Architektenschaft mit der gewaltigen Summe künstlerischen Geistes und technischer Erfahrung, die sie umschließt, die Gewähr zu bieten vermag, daß bei einem Bauwerk von solchem Range im Kunstleben der Nation alle Möglichkeiten, die im Bereich der menschlichen Kraft liegen, erschöpft sind.

Das Pariser Opernhaus ist aus einem allgemeinen Wettbewerb hervorgegangen, in dem ein bis dahin unbekannter Künstler Sieger blieb. Es hat Jahrzehnte hindurch als unerreichtes Vorbild gegolten und behauptet diese Stellung noch heute. Soll es sie weiter behalten und soll der deutschen Künstlerschaft dauernd die Möglichkeit versagt bleiben, ein Werk zu schaffen, das seinerseits Vorbild und Ausgangspunkt einer neuen Zeit in der Geschichte des Theaterbaues und der Baukunst sein kann? —

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Magdeburg. Sitzung vom 5. Oktober 1910. Der Vorsitzende, Regierungs- und Baurat Klemm begrüßt Hrn. Ober-Baurat Roloff als neu ernanntes Ehrenmitglied des Vereins und gedenkt der im Laufe des Sommers verstorbenen Mitglieder, Hrn. Brt. Römer und Geh. Brt. Stegmüller. Nach Verlesung der letzten Sitzungsniederschrift durch den Schriftführer, Landbauinsp. Liedtke, berichtet der Vorsitzende über die Schritte, die zur Wahl eines Stadtbaurates für Tiefbau mit Magistratsmitgliedschaft in hiesiger Stadt von dem Vorstand unternommen sind. Bisher hat die Stadt Magdeburg nur eine Stadtbauratsstelle mit Magistratsmitgliedschaft. Der bisherige Vorsteher des Tiefbauamtes, der verstorbene Brt. Beer, war nicht Magistratsmitglied. Im August dieses Jahres wurde von dem Magistrat die freigewordene Stelle wieder als Stadtbauinspektorstelle für Tiefbau ausgeschrieben, sodaß zu erwarten war, daß die städtischen Körperschaften von der Bestellung eines zweiten Stadtbaurates absehen würden. Der Vorsitzende sah sich infolgedessen veranlaßt, die Sachlage dem „Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ mit der Bitte zu unterbreiten, die ihm in dieser wichtigen Standesfrage notwendig erscheinenden Schritte zu tun. Der Verband hat sich darauf in einem Schreiben an den Magistrat und den Stadtverordneten-Vorsteher gewendet, in dem er die Körperschaften von der dringenden Notwendigkeit der Anstellung eines zweiten Stadtbaurates als Magistratsmitglied in einer Stadt von der Größe Magdeburgs zu überzeugen sucht, welche im wesentlichen Interesse einer guten Weiterentwicklung der Stadt selbst liegt. Der Vorsitzende spricht dem Verband seinen Dank für die Behandlung der Angelegenheit aus und gibt der Hoffnung Ausdruck, daß sie den gewünschten Erfolg haben möchte.

Inzwischen ist eine Stadtverordnetensitzung gewesen, in der 40 Stadtverordnete den Antrag stellten, unter Bezugnahme auf das Verbandsschreiben die ausgeschriebene Stadtbauinspektorstelle in eine Stadtbauratsstelle mit Magistratsmitgliedschaft umzuwandeln. Dieser Antrag ist von den Stadtverordneten angenommen, auch hat sich der Magistrat nicht ablehnend verhalten.

Hr. Stadtbauinsp. Berner berichtet dann über die bisherigen Verhandlungen mit dem hiesigen „Bezirksverein Deutscher Ingenieure“ und dem „Elektrotechnischen Verein“ über den Zusammenschluß der drei Vereine zu einem Verband technisch-wissenschaftlicher Vereine Magdeburgs zwecks Förderung und Wahrung gemeinsamer Ziele, sowie Hebung des Ansehens des technischen Standes in Magdeburg durch Abhaltung gemeinsamer Vorträge und Besichtigungen, Herausgabe gemeinschaftlicher Mitteilungen, sowie Standesvertretung nach Außen. Die drei Vereine haben einen Vertrag über Gründung des Verbandes abgeschlossen, der mit dem 15. Oktober dieses Jahres in Kraft tritt. Mit der Verlagsbuchhandlung A. Sponholtz-Hannover ist auch ein Vertrag über Herausgabe einer technischen Zeitschrift unter dem Titel: „Technische Mitteilungen für Bezirk Magdeburg“ abgeschlossen worden, welche jährlich in 13 Nummern erscheinen soll. Die Versammelten stimmen diesen Abmachungen bei. Dann hielt

Hr. Brt. Claußen einen Vortrag über: „Die Stellung des Architekten und Ingenieurs zu den jetzigen volkswirtschaftlichen Fragen“, in dem er hauptsächlich zu einer tatkräftigen Mitwirkung der höheren Techniker und auch unseres Vereins an den Bestrebungen der Bodenreformer auffordert. Der Verein möchte Mitglied des Vereins der Bodenreformer werden. Er bringt einen diesbezüglichen Antrag ein, über den gemäß den Satzungen in der nächsten Vereinssitzung abgestimmt werden soll.

Die Hrn. Brt. Goßen und Prof. Dr. E. Müller werden als Mitglieder in den Verein aufgenommen. —

Liedtke, I. Schriftführer.

Bund Deutscher Architekten E. V. Ortsgruppe Berlin. Die Ortsgruppe Berlin des „Bundes Deutscher Architekten“ hielt am 27. Okt. unter dem Vorsitz von Prof. Dr. Friedrich Seeßelberg in städtebaulichen Fragen eine Sitzung ab, die sich zu einer Protestkundgebung gegen die von der Ortsgruppe befürchtete Bebauung des Tempelhofer Feldes bei Berlin gestaltete. Die Ortsgruppe nahm in lebhafter Aussprache Stellung zu der Frage, wie die Gefahr abgewendet werden könne, die darin besteht, daß bei der nunmehrigen teilweisen Aufteilung des Feldes die wesentlichsten städtebaulichen und idealen Gesichtspunkte ausscheiden und die Bebauung nach vorwiegend gewinn-süchtigen Motiven vor sich geht. Die Ortsgruppe ist sich bei ihrem Einspruch hiergegen wohl bewußt, daß sich mit Rechtsmitteln hier zwar unmittelbar nichts erreichen läßt, sofern von der Baugesellschaft die bloßen baupolizeilichen Vorschriften und die ihr beim Verkauf auferlegten Beschränkungen eingehalten werden. In dieser Frage muß aber an die breiteste Öffentlichkeit und an die gesetzgebenden Körperschaften gegangen werden. Die bestehenden baupolizeilichen Vorschriften bieten keinerlei Gewähr für eine ästhetisch vertretbare Bebauung. Es will auch nichts besagen, wenn die Gesellschaft sich durch die Heranziehung einzelner tüchtiger Künstler oder durch die Veranstaltung eines Wettbewerbes für die Bebauung des betreffenden Geländestückes nach außen vorläufig zu decken sucht. Im Grunde ergibt sich aus alledem noch keine Gewißheit, daß dieses Gelände, das trotz des rechtlichen Besitzwechsels unter allen Umständen ein Idealbesitz Groß-Berlins und des preußischen Staates bleibt, wirklich nach höheren Auffassungen behandelt wird. Es muß daher auf gesetzgeberischem Wege die fehlende Gewähr herbeigeführt werden. Es ist nötig, daß zunächst von Staatswegen ein anerkannter Gesamtplan für das ganze Tempelhofer Feld beschafft wird, dem sich die Bebauung des jetzt verkauften Stückes ein- und unterzuordnen hat. Dieser Gesamtplan wäre von dem unter den drei Architekten-Vereinen Berlins (Ortsgruppe des „Bundes Deutscher Architekten“, „Architekten-Verein“ und „Vereinigung Berliner Architekten“) bestehenden „Ausschuß zur Wahrung der baukünstlerischen Interessen Berlins“ unter Hinzuziehung tüchtiger Städtebauer auszuschreiben, nach ästhetischen, wirtschaftlichen und volkpsychologischen Gesichtspunkten zu prüfen und alsdann von der Volksvertretung und der Verwaltung gut zu heißen. Dann erst liegt die moralische Berechtigung vor, Hand anzulegen. Die Ortsgruppe Berlin des B. D. A. wird unter Zuziehung von Abgeordneten und Stadtvertretern demnächst eine erneute Sitzung abhalten, um dem Parlament mit umfassender Begründung in gedachter Richtung einen Gesetzentwurf zu unterbreiten. —

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. In der Sitzung am 11. Oktober sprach der Prof. Dr.-Ing. Blum aus Hannover über: „Die Verkehrsfragen des Wettbewerbes Groß-Berlin“. Der Vortragende, der mit Prof. Bruno Schmitz und der Firma Havestadt & Contag den preisgekrönten Entwurf „Wo ein Wille, da ein Weg“ aufgestellt hat, ging davon aus, daß der Verkehr von der größten Bedeutung sei für die gesamte Großstadt-Entwicklung. Demgemäß mußte in den Wettbewerbsentwürfen neben den architektonischen und sonstigen Fragen auch der Verkehr besondere Berücksichtigung finden. Da Ob.-Ing. Petersen demnächst über die Schnellbahnen einen Sondervortrag halten wird, beschränkte sich der Vortragende auf den Güter- und Fernisenbahnverkehr und auf gewisse besonders wichtige Fragen der Verbesserung und Verschönerung der Innenstadt und die Aufschließung der Außengebiete. Dabei wurden an der Hand von Lichtbildern die Arbeiten derjenigen Wettbewerbs-Entwürfe erörtert, welche die Verkehrsfragen besonders ausführlich behandelt haben, nämlich die Entwürfe von Brix-Genzmer-Hochbahn, von Petersen-Möhring-Eberstadt, von Havestadt & Contag-Schmitz-Blum und von Sprickerhoff.

Von einzelnen besprochenen Gebieten seien besonders hervorgehoben: Die notwendigen Neuanlagen für den Güterverkehr (neue außen gelegene Verschiebe-Bahnhöfe,

Umgebungsbahnen, Umgestaltung der Innengüter-Bahnhöfe), die Industrie- und Freiflächenverteilung, eine Nord-Süd-Querlinie für den Personen-, Fern- und Nachbarschaftsverkehr, und die Verbesserung und Verschönerung der Innenstadt. Dabei wurde auch zum Ausdruck gebracht, daß nur gemeinsame Arbeit von Architekt und Ingenieur ersprießliche Ergebnisse erwarten lasse zur Lösung der großen Aufgabe, wie dem Verkehr die erforderlichen Wege geebnet, wie Gesundheit und Schönheit der Großstadt gefördert werden könnten. — Wegen der vorgerückten Zeit konnte eine Besprechung des beifällig aufgenommenen Vortrages nicht stattfinden. Sie wurde auch mit Rücksicht auf die große Wichtigkeit der Verkehrsfragen auf einen der nächsten Vereinsabende verschoben. —

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Frankfurt a. M. Die erste Winter-Semester-Versammlung des Vereins galt der Besichtigung der Klär-Anlage samt Schlamm-Trocknung und Verbrennung (mit dem Müll) bei der 1867 von Lindley erbauten, in neuester Zeit ergänzten Kanalisation. Stadtbmstr. Schäfer erklärte die von Koelle und Uhlfelder erbauten Neu-Anlagen. Die Klär-Anlage trennt die gröberen Teile des Schmutzwassers, welche einen Sandfang und einen Rechen passieren, von den feineren, die in 14 Klärbecken von 41·5,8^m Größe mit je 2 Schlamm-schächten gesammelt werden. In den Becken fließt über die glasierten schiefen Bodenflächen der Schlamm ab und wird alle zwei Tage beseitigt nach Wasser-Absaugung durch Schwimm-Vorrichtung und Vakuum-Kessel-Auspumpung. Rd. 100000 cbm Schlamm passieren jährlich diese Anlage. Der alte Teil derselben kostete 860000 M., der neu hinzugebaute 980000 M. bei jährlichen Betriebskosten von 0,5 Pf./cbm oder 14 Pf. für den Bevölkerungskopf. Die Verwertung des Schlammes in der Landwirtschaft war unzureichend und hygienisch bedenklich; das führte zur Schlamm-Entwässerung und Trocknung sowie zur Verbrennung gemeinsam mit dem Müll. Nachdem der Schlamm in die hochstehenden Behälter des Zentrifugenhauses gepumpt und in die Zentrifugen abgeflossen ist, in welchen durch Schleudung in je 6 Kammern die festen Stoffe ausgeschieden werden, wird er auf Transportbändern zu den Trockentrommeln befördert. Die Rauchgase entweichen durch den Schornstein der Müllverbrennungs Anlage. Nach Nachtrocknung beim Rotieren der Trommel auf rd. 70 % Trockengehalt ist das sehr fette Material verbrennungsfähig und gelangt, in einen Elevator fallend, in das durch Brücke verbundene Dachgeschoß der Müllverbrennungs-Anstalt. Zu den 6 vorhandenen Zentrifugen des Systems „ter Mer“ kommen noch zwei; in täglich 14 Stunden verarbeiten sie rd. 250 cbm Schlamm. Kosten der Klär-Anlage 67000 M., wozu für maschinelle Einrichtungen 133000 M. kommen, zusammen 200000 M. Die Müll-Ablagerung, hygienisch beanstandet, führte zur Müll-Verbrennungs-Anstalt.*) Zwei wurden nötig, vorerst ist eine im Westen gebaut bei der Klär-Anlage. Ihre Herbertz-Oefen mit Zellen von 1,4·0,6^m Querschnitt haben mit Düsen zum künstlichen Luftzutritt versehene Hohlplatten als Rost; Kohlenzusatz ist nicht nötig, da die hohe Temperatur sogar noch außer der Verbrennung weitere Ausnutzung zuläßt. Festverschlossene Wagen mit einem Pferd bringen den Müll nächtlich ohne Staub-Entwicklung in die 2 Anfuhrhallen, mittels Katze wird er ins zweite Geschoß gehoben und herab in den Ofen geworfen, der künstliche Windzuführung besitzt. Durch Flugstaubkammern dringen die Rauchgase unter dem Dampfkessel hindurch zum Schornstein. Der Dampf treibt 4 Elektrizität erzeugende Turbodynamos an. Es sind 6 Ofenbatterien vorhanden. Jeder Dampfkessel hat 125^{qm} Heizfläche und ist für 2 Turbodynamos mit 360 KW. bestimmt. Die Akkumulatoren laden eine Zusatzmaschine. Jede Ofenbatterie verbrennt in 24 Stunden 35^t Müll, wobei jede Tonne der Dampf-Erzeugung von rd. 1000 kg/0,65 KW. entspricht. Der erzeugte Strom ist teils Gleich-, teils Wechselstrom, Gleichstrom für Kläranlage mit Zentrifugen, der Wechselstrom für den Antrieb der Grundwasserpumpen in dem 2 km entfernten Orte Goldstein. Die Schlacken finden teils zu Auffüllungen und zum Straßenbau Verwendung, im übrigen zur Herstellung von Schlackensteinen. Kosten der Anstalt rd. 1,4 Mill. M. — Gerstner.

Verein für Deutsches Kunstgewerbe zu Berlin. Vor kurzem sprach Dir. Dr. Peter Jessen vom Kunstgewerbemuseum über das Kunstgewerbe auf der Brüsseler Weltausstellung, besonders mit Hinblick auf die Urteile des internationalen Preisgerichtes. Der starke Eindruck der deutschen Abteilung als Zeugnis eines zeitgemäßen, einheitlichen Willens sei von den fremden Preisrichtern durchweg anerkannt

*) Vergl. die ausführlichen Mitteilungen über die konstruktive Ausgestaltung der Anstalt in Eisenbeton in den „Mitteilungen über Zement, Beton- und Eisenbetonbau“ Jahrg. 1909 S. 65 ff.

worden. Höchst aufmerksam habe man die Organisation der Kräfte beobachtet, die Gemeinarbeit der Ausführenden und der Erfindenden, die sichere Grundlage, die im deutschen Bürgertum für die neuen Tendenzen gewonnen sei. Von den künstlerischen Kräften seien die starken Bahnbrecher weniger verstanden worden als die reifen Talente; das neuerdings vereinzelt beliebte Spiel mit Motiven aus der Zeit des zweiten Kaiserreiches hätten besonders die Franzosen entschieden abgelehnt. Allgemein habe man empfunden, daß das Ansehen der französischen Kunstindustrie nicht gewonnen habe durch die ermüdende, charakterlose Wiederholung alter Stilformen und durch die spärlichen, schwächlichen Versuche in schlecht verstandenen neuen Tendenzen, wenn auch der Reichtum der Auftraggeber und das in ihrem Dienste ermöglichte technische Raffinement noch immer alle Aufmerksamkeit verdienen. Achtung sowohl für die Güte wie den Geschmack seiner Erzeugnisse habe England erzielt, in dessen Kunst-Industrie sich zeige, was in langjähriger, gemeinsamer Arbeit anspruchsvolle Besteller, gebildete Fabrikanten und gut geschulte Künstler zu Wege bringen könnten. Wären in Brüssel die uns benachbarten germanischen Völker vollständiger zur Stelle, so würde der Sieg der zeitgemäßen Arbeit im Sinne Deutschlands noch eindrucksvoller geworden sein. —

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg. Vers. am 25. Febr. 1910. Anwes.: 62 Pers. Vors.: Hr. Bubendey.

Hr. Mahlmann erstattet den Bericht des Gesellschaftsausschusses und Hr. Kallmorgen berichtet über den Bau der neuen Sparkasse, die von Lundt & Kallmorgen nach ihrem von Schwechten begutachteten Entwurf erbaut wurde und in einem Geschoß die gesamten Verwaltungs- und Geschäftsräume der Sparkasse mit ihrer interessanten Kartensafe- und Rohrpost-Anlage zur Beförderung der internen Beamtendepeschen und Sparkassenbücher aufnimmt, während die übrigen Geschosse des fünfstöckigen Gebäudes zu einem modernen Kontorhaus ausgebaut wurden. Der Vortragende schildert zum Schluß das Fassadensystem, die gewählten Materialien der einzelnen Bauteile des Äußeren und Inneren und die Ausstattung der einzelnen Räume. Die Baukosten haben 1,8 Mill. M. oder rd. 31 M. für 1 cbm betragen. — Wö.

Versammlung am 4. März 1910. Vors.: Hr. Bubendey. Anwes.: 64 Pers. Aufgen.: Hr. Arch. O. Ameis.

Hr. Nasemann spricht über die Sicherung der Stadtmarsch Hamburgs gegen Sturmfluten. Als sich im 12. Jahrh. der Handel Hamburgs mehr und mehr hob, drängte die Bevölkerung von der ersten Ansiedelung auf der Geesthöhe bei der jetzigen Petrikirche nach den südlichen Marschgegenden. Sie wurden durch künstliche Wasserstraßen, die Fleete, aufgeschlossen und mit gleichzeitig dem Verkehr dienenden Deichen gegen Ueberschwemmung geschützt. Bei der geringen Höhe der Deiche traten aber häufig starke Ueberschwemmungen ein und man mußte auf weitere Abhilfe gegen die Schädigungen des Marschgebietes mit seinen wertvollen Speichern und Kaufmannsgütern bedacht sein.

Ein gewisser Meding und der bekannte Prof. Büsch, später der Wasserbaudirektor Woltmann, sowie die patriotische Gesellschaft, endlich ein vom Rat zugezogener Niederländer, mit Namen Mentz, beschäftigten sich mit der Frage des Hochwasserschutzes. Mentz wollte den ganzen Hafen durch Dämme mit Kammerschleusen gegen die Elbe abschließen und denselben so in einen regelrechten Dockhafen verwandeln. Sein Plan fand lebhafteste Förderung in der Bevölkerung und seine Gedanken wurden einem von Lindley-Hübbe-Walker bearbeiteten, vom Rat der Bürgerschaft 1852 vorgelegten Antrag zugrunde gelegt.

Von dem Entwurf wurde zunächst der jetzige Sandthorhafen geschaffen. Ein weiterer, ohne Mitwirkung Hübbes und gegen seine Ansichten gestellter Senatsantrag vom Jahre 1856 auf Fortsetzung der Hafenbauten in geringer Wassertiefe wurde von der Bürgerschaft abgelehnt, und im Anschluß hieran entbrannte der bekannte heftige Kampf über die Frage, ob Dockhäfen mit Schleusen oder offene Tidehäfen anzulegen seien.

Der 1865 an des entlassenen Hübbe Stelle zum Wasserbaudirektor ernannte Dahlmann vertrat nachdrücklich den Standpunkt: für die Schifffahrt offene Tidehäfen, für das Marschgebiet der Stadt Aufhöhung der Straßen auf wasserfreier Höhe, um sie der Gefahr der Ueberschwemmung zu entziehen. Und seine Ideen drangen durch.

Der Vortragende schildert nun unter Vorführung von Lichtbildern das folgerichtige Vorgehen des Ingenieurwesens zur Aufhöhung der niedrig gelegenen Stadtteile auf wasserfreie Höhe, wobei insbesondere die Sanierungen und der Zusammenhang mit den Stammsielen erörtert werden. —

L.

Württembergischer Verein für Baukunde zu Stuttgart. 9. ord. Versammlung am 9. April 1910. Hr. Dipl.-Ing. Baritsch, Baumeister der Baudeputation aus Hamburg, berichtete über die „Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Hamburger Stadt- und Hafengebiet“. Er ging davon aus, daß von der 414 qkm Fläche, die der deutsche Bundesstaat Hamburg umfaßt, auf das Stadtgebiet etwa $\frac{1}{6}$ des Ganzen und hiervon wieder auf die Wasserflächen ebenfalls etwa $\frac{1}{6}$ entfällt und gab sodann einen kurzen Ueberblick über die baulichen Veränderungen des vergangenen Jahrhunderts. In der Altstadt setzten diese in größerem Umfang zum erstenmal im Jahre 1842 ein, als der bekannte große Brand eine Fläche von über 300 ha in Asche legte und einen Schaden von 90 Millionen verursachte. Sodann übte der Fall der Torsperre im Jahr 1860 eine wesentliche Wirkung auf den Bevölkerungszuwachs der Vororte aus und machte namentlich eine Verbesserung der Verkehrsmittel zur Notwendigkeit. Der Anschluß der Stadt an das Zollgebiet und die Anlegung des Freihafens brachten den Bau großer Speicheranlagen sowie umfassender Arbeiterwohnungen mit sich. Eine planmäßige Umgestaltung der Altstadt endlich ist seit dem bekannten Cholerajahr (1892) im Gang. Namentlich sind es aber die Verkehrsverhältnisse, die in Hamburg bedeutende bauliche Aufwendungen erforderlich machen. Hamburgeigentlich sind seine Wasserstraßen; auf der Alster wie auf der Elbe herrscht ein reger Schiffsverkehr. Im Inneren der Stadt dagegen wird der Verkehr durch die Straßenbahnen, die seit den 80er Jahren allmählich alle Omnibuslinien verdrängt haben, sowie durch die Eisenbahnen vermittelt, die seit dem Jahre 1842 allmählich entstanden und schon vor längerer Zeit in die Hand des preußischen Staates übergegangen sind. Zur Bewältigung des heutigen Stadtverkehrs genügen aber alle diese Verkehrsmittel nicht mehr; man ist vielmehr jetzt mit der Anlegung einer besonderen Stadtbahn beschäftigt. Nach längeren Erwägungen, die bis auf das Jahr 1886 zurückgehen und in deren Verlauf man ursprünglich an eine Vollbahn, später an eine Schwebebahn nach Elberfelder Art dachte, wurde nunmehr zur Ausführung einer Schnellbahn mit elektrischem Betrieb gegriffen ähnlich den in anderen Großstädten bereits bestehenden Verhältnissen. Das Bahnnetz besteht aus einer Ring- und drei Stichlinien, die je nach den örtlichen Verhältnissen entweder unterirdisch oder in Einschnitt und Auffüllung oder endlich als Hochbahn geführt werden. — Weiter behandelte der Redner den gegenwärtig in der Ausführung begriffenen Elbtunnel, der die Aufgabe hat, die großen Umwege des Fuhrverkehrs über die Elbbrücken abzukürzen. Seit 25 Jahren sind Erhebungen angestellt und eine Reihe von Vorschlägen gemacht worden, bis schließlich der Gedanke eines Doppeltunnels festgehalten und im November 1906 von den städtischen Behörden genehmigt worden ist. Der Tunnel besteht aus zwei nebeneinander liegenden gesonderten Röhren mit einer Höhe von 4 m und einer Breite von 2,5 m, er ist also je nur für eingleisigen Betrieb nach einer Seite hin berechnet. Er mündet an den beiden Elbufern nicht in Rampen aus, da hierfür der Grund und Boden zu wertvoll ist, sondern in zwei Aufzugschächten, die bei St. Pauli und Steinwärder in einer Achs-Entfernung von rd. 450 m liegen. Der letztere enthält, da der Tunnel die Zollgrenze durchschneidet, zugleich die Zollabfertigung. Zurzeit befindet sich die Oberkante des Tunnels noch 6 m unter der Elbsohle; durch später auszuführende Baggerarbeiten wird diese Ueberlagerung jedoch auf nur 3 m eingeschränkt werden. Die Untergrundverhältnisse sind auf der Seite von St. Pauli günstiger, als auf dem entgegengesetzten Ufer, wo sich Trieb sand vorfindet; trotzdem begannen die Bauarbeiten aus örtlichen Gründen an der letztgenannten Seite. Der Ost-Tunnel wurde bereits am Osterdienstag ds. Js. durchgeschlagen, während die Fertigstellung der Gesamtarbeiten für das Jahr 1911 in Aussicht genommen ist.

Der Vortrag des Redners wurde durch eine große Zahl ausgezeichnete Lichtbilder, die neben Konstruktionszeichnungen insbesondere zahlreiche Abbildungen einzelner besonders wichtiger Abschnitte des Baubetriebes vorführten, den Anwesenden im einzelnen erläutert. Für seine überaus dankenswerten und lehrreichen Ausführungen wurde dem Vortragenden durch den Vorsitzenden, Hrn. Ob.-Brt. Kräutle, der Dank des Vereins ausgesprochen. — W.

Inhalt: Der Neubau des Reichsmilitärgerichtes am Lietzensee in Charlottenburg. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Vereine. —

Hierzu eine Bildbeilage: Der Neubau des Reichsmilitärgerichtes am Lietzensee in Charlottenburg.

Verlag der Deutschen Bauzeitung. U. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., F. M. Weber, Berlin.



ER NEUBAU DES REICHSMILITÄRGERICHTES AM LIET-
ZENSEE IN CHARLOTTENBURG. * * ARCHITEKTEN:
KAYSER & VON GROSZHEIM, GEHEIME BAURÄTE IN
BERLIN. * * MITTELTEIL DER DIENSTWOHNUNG DES
PRÄSIDENTEN DES REICHSMILITÄRGERICHTES. * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG

***** XLIV. JAHRGANG 1910 * NO. 89. * * * *



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRGANG. N^o. 89. BERLIN, DEN 5. NOVEMBER 1910.

Der Neubau des Reichsmilitärgerichtes am Lietzensee in Charlottenburg.

Architekten: Kayser & von Groszheim, Geheime Bauräte in Berlin.

(Fortsetzung.) Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 719, 720 und 721.



Bei der Anlage und Verteilung der einzelnen Bauteile auf dem Gelände ist verschiedenartig verfahren worden. Während die vortretenden Teile des Dienstgebäudes an der Witzleben-Straße in die Straßenflucht, die zugleich Bauflucht ist, gestellt sind, liegen die vortretenden Teile des Wohngebäudes am Witzleben-Platz 4^m hinter der Straßenflucht; die zurücktretenden Teile dieser Fassade sind dann um weitere 6,5^m zurückgelegt, sodaß hier ein Einbau mit Terrasse entsteht, der an die Bildungen der vornehmen Wohnpaläste der französischen Kunst des XVIII. Jahrhunderts erinnert. Zwischen Bauflucht und Straßenflucht wurde ein Vorgarten angelegt, der im Verein mit der Terrasse die Vermittlung bildet zwischen dem Wohnhaus und den gegenüberliegenden gärtnerischen Anlagen.

Während das Dienstgebäude sowohl in dem Straßen- wie in dem Hoftrakt aus einem Sockel, einem hohen Erd- und zwei Obergeschossen besteht, beschränkt sich das Wohngebäude auf nur drei Geschosse, zu welchen aber ein teilweise ausgebauter Dachgeschoß tritt. Die Vermittlung zwischen diesen beiden verschiedenen Höhenentwicklungen stellt der Turmbau mit anschließendem Baukörper her, der Räume enthält, die zum Teil zu Empfangsräumen bei außerordentlichen Anlässen, zum Teil für dienstliche Zwecke bestimmt sind. Man wird anerkennen müssen, daß auf diese Weise ein gutes Zusammengehen der verschiedenen Zwecken dienenden Gebäudeteile erreicht ist.

Naturgemäß liegen im Wohnhause die Wohnräume sämtlich in der Front gegen den Witzleben-Park, während die Wirtschafts- und Küchenräume an die Westgrenze des Grundstückes verlegt wurden, wo

sie in 2 Geschossen sich zwischen den Festsaal und das Speisezimmer legen, beide also in leichter Weise und auf kürzestem Wege zu bedienen in der Lage sind.

Pferdestall und Wagenschuppen wurden an die nordwestliche Grenze des Grundstückes gelegt. Die Haupteinfahrt liegt zwischen Wohn- und Dienstgebäude an der Ecke des Witzleben-Platzes und der Witzleben-Straße, westlich neben dem Turmbau. Zwei weitere Einfahrten, die zugleich Zugänge für die Wohnungen der Unterbeamten sind, jedoch in erster Linie wirtschafts- und feuerpolizeilichen Zwecken dienen, liegen in symmetrischer Anordnung in der Front des Dienstgebäudes.

Das Dienstgebäude hat seinen Haupteingang mit anschließender stattlicher Eintrittshalle und Pfortnräumen in der Mitte der Front an der Witzleben-Straße. Ein 2,5^m breiter Korridor, parallel der Straße laufend, vermittelt den Verkehr mit den Diensträumen. Hinter ihm liegt eine geräumige Treppenhalle mit zwei seitlichen Haupttreppen, die nach den Obergeschossen führen. In diese Halle münden die Korridore des rückwärtigen Gebäudeteiles mit den untergeordneteren Diensträumen. Links vom Haupteingang und im linken Teil des Hofflügels haben im hohen Erdgeschoß die Diensträume des 1. Senates ihre Stelle gefunden. Die in beträchtlicher Ausdehnung verlangten Kanzleiräume sind zusammen mit der Botenmeisterei geschlossen in den rechten Gebäudeteil gelegt. Eine geräumige Garderobe und andere Vorräume für den Plenarsitzungssaal sind im hinteren mittleren Baukörper des Hofflügels untergebracht.

Im I. Obergeschoß ist der Hauptraum des Dienstgebäudes der durch zwei Geschosse reichende allgemeine Sitzungssaal; an ihn schließen sich eine Garderobe und Beratungszimmer. Ferner verteilen sich auf dieses ganze Geschoß die Diensträume der Militär-Anwaltschaft, die Diensträume des Präsidenten und

des Präsidialbureaus, sowie die Räume für die Gerichtsschreiberei. Die Diensträume des Präsidenten haben unmittelbaren Zusammenhang mit der Dienstwohnung.

Im II. Obergeschoß liegen die Diensträume des II. und des III. Senates, sowie die Haupträume der Wohnung des Bureau-Vorstehers, deren übrige Räume in das Dachgeschoß verlegt sind. Der mittlere Teil des hinteren Hofflügels enthält die zweigeschossige Bibliothek für 25000 Bände und mit den notwendigen Nebenräumen. Die lichte Höhe der Bibliothek beträgt 5,2 m.

Im Sockelgeschoß sind Wohnungen für die Unterbeamten, den Hausverwalter, die Heizer usw. angelegt. Große Räume erforderte die Zentralheizung.

Das Untergeschoß des Wohnbaues enthält unmittelbar am Haupteingang die Loge und die Wohnung des Pförtners, sowie einen zweiten (Neben-) Eingang für die Herrschaft und den Wirtschaftsverkehr an der westlichen Nachbargrenze. Er wird bewacht von der

Wohnung für einen verheirateten Diener, die unmittelbar neben ihm angeordnet ist. Nach rückwärts liegen eine Wohnung für den Kutscher, sowie die Küchenräume für die Benutzung bei außerordentlichen festlichen Anlässen. Der übrige Raum hat teils als Wirtschaftskeller für den Präsidenten, in seiner größten Ausdehnung jedoch zur Aufbewahrung von Akten Verwendung gefunden.

Zu der Anordnung der Gesellschaftsräume in großer Flucht im Hauptgeschoß, sowie der eigentlichen Wohnräume im I. Obergeschoß mit ihren feinen Ueberlegungen einerseits für den großen gesellschaftlichen Verkehr, anderseits für den traulichen Wohnverkehr ist bei der Deutlichkeit, mit welcher diese durchdachten Anordnungen aus den Grundrissen hervorgehen, kaum etwas hinzuzufügen. Man weiß, daß die Architekten unbestrittene Meister in der Anlage des auf große gesellige Lebenshaltung zugeschnittenen Wohnhauses sind. —

(Schluß folgt.)

Die neue württembergische Landesbauordnung.*)

Schon die bisherige württembergische „Allgemeine Bauordnung“ vom 6. Oktober 1872 enthielt außer den formalen Bestimmungen über Errichtung von Ortsbaustatuten, Zuständigkeit der Behörden und Verfahren in Bausachen zwei Hauptabschnitte. Der eine behandelte die Anlage der Orte und der Ortsstraßen, der andere die Stellung und Konstruktion der einzelnen Bauten. Es waren somit die städtebaulichen Bestimmungen, wie sie das preußische Fluchtliniengesetz von 1875 und das badische Ortsstraßengesetz von 1868—1908 enthält, mit den baupolizeilichen Vorschriften im engeren Sinn in einem Gesetz vereinigt. Aber auf beiden Gebieten haben sich doch die wirtschaftlichen Anschauungen vielfach geändert und in der öffentlichen Gesundheitspflege bestimmte Grundsätze erst herausgebildet. Wie schwach es damals mit der Wohnungs-Hygiene bestellt war, zeigt sich daraus, daß außer einer Regel über die Häuserhöhe, welche die Straßenbreite noch um 4,5 m übertreffen durfte, und außer einem Verbot, Wohnungen ganz unter der Erde anzulegen, bloß der allgemeine Grundsatz ausgesprochen war: „Jeder Bau muß so angelegt und unterhalten werden, daß die Gesundheit und Sicherheit nicht gefährdet wird“. Es war nahezu ausschließlich die Rücksicht auf Feuersicherheit, welche die Dichtigkeit der Bebauung regelte. Die gesundheitlichen, sozialen und wirtschaftlichen Bedürfnisse der Bevölkerung mußten zu kurz kommen, sofern nicht die örtliche Sitte, die Einsicht der Bauherren oder entsprechende Ortsbausatzungen die bauliche Ausnutzung des Geländes einschränkten. Da nun die hervorgetretenen Mängel durch Aenderung einzelner Bestimmungen der Bauordnung und ihrer Vollziehungsverfügung sich nicht ausreichend hätten verbessern lassen, so wurde von der Regierung im Jahr 1903 der Entwurf einer ganz neuen Bauordnung veröffentlicht und der Beurteilung der weitesten Kreise unterstellt. Die hierauf geäußerten Wünsche und Anregungen führten zu einem zweiten Entwurf, welcher im Februar 1907 dem Landtag, zunächst der zweiten Kammer, vorgelegt wurde. Mehrere Jahre hindurch erfolgten sodann eingehende und schwierige Kammerverhandlungen, dazu lebhaft Agitationen in der Presse und in Vereinen, bis sich endlich die gesetzgebenden Faktoren auf das unter dem 28. Juli 1910 verabschiedete Gesetz geeinigt hatten.

Es ist wohl am Platz, hier die beiden Techniker zu nennen, welche in der Sache hervorragend tätig gewesen sind: Ob.-Brt. Findeisen vom Ministerium des Inneren, der vor kurzem gestorben ist, und Ob.-Brt. Prof. Mörike, Mitglied und Berichterstatter der I. Kammer. Beide haben sich bei den wiederholten Verschiebungen und Abänderungen des Gegenstandes unendliche Mühe gegeben, konnten aber leider mit ihren Vorschlägen gegenüber den Vertretern anderweitiger Anschauungen und der Grundbesitz-Interessen nicht so vollständig durchdringen, wie es für die Wohnungsfrage wünschenswert gewesen wäre. Die Erörterungen bewegten sich eben zumeist um den bekannten, überall wiederkehrenden Gegensatz, ob und wo die Zulassung starker Baudichtigkeit oder die Vorschrift weiträumiger Bauweise zweckmäßiger sei.

Das neue Gesetz schließt sich in seinem Aufbau und in der Einteilung an die bisherige Bauordnung an, ist aber in vielen Beziehungen genauer durchgeführt und mit neuen Gegenständen erweitert. Aus den formalen Bestimmungen sei hier nur hervorgehoben, daß das Recht der Regierung zu ergänzenden Verordnungen einge-

schränkt, dasjenige der Gemeinden zu Ortsbausatzungen erweitert worden ist. Verordnungen sollen künftig nur noch getroffen werden können, soweit es in diesem Gesetz eigens für zulässig erklärt worden ist, dagegen dürfen mittels Ortsbausatzung sowohl im Gesetz ausdrücklich bezeichnete Mindestforderungen weitergeführt, als auch Regelvorschriften verschärft oder gemildert werden. Allerdings bedürfen die Beschlüsse der Gemeindekollegien über Feststellung oder Aufhebung einer Ortsbausatzung nach wie vor der Genehmigung des Ministeriums, allein dieselbe darf nur dann versagt werden, wenn die Ortsbausatzung mit dem Gesetz in Widerspruch steht, oder das öffentliche Wohl schädigt, oder erhebliche Interessen Dritter ohne genügenden Grund beeinträchtigt. Zudem steht hinsichtlich der ersten dieser drei Bedingungen dem Gemeinderat die Beschwerde bei dem Verwaltungsgerichtshof zu. Ueber diese weitgehende Selbständigkeit der Gemeinden ist im Landtag aus allgemeinen politischen Gründen viel gestritten worden, auf ihre bedenklichen Folgen im Wohnungswesen werde ich weiterhin noch aufmerksam machen.

In dem Abschnitt über Anlage der Orte und Ortsstraßen wird vor allem die Aufstellung von Ortsbauplänen nicht bloß als Recht, sondern auch als Pflicht der Gemeinde erklärt, wo ein Bedürfnis besteht, namentlich zur Schaffung zweckmäßiger Wohnungen und zum Wiederaufbau zerstörter Ortsteile. Dagegen kann unter gewissen Voraussetzungen, z. B. in weiträumigen ländlichen Orten, vom Vorschreiben einer Baulinie Umgang genommen werden. Eingehende Bestimmungen regeln ferner das Feststellungsverfahren, die Wirkungen der Planfeststellung für die Grundbesitzer, die Zeitpunkte für den Grunderwerb und für die Ausführung einer Straße seitens der Gemeinde, die Einzelheiten der Zwangsenteignung, die technischen Bedingungen über Anlage, Unterhaltung und Entwässerung von Straßen usw. Das ganze Gebiet erscheint gegenüber dem bisherigen Recht auf Grund der seitherigen Erfahrungen wesentlich verbessert und kann den Vergleich mit anderen, neueren Gesetzen, z. B. Hessen, Sachsen, Baden wohl bestehen.

Zum Beleg dafür seien folgende Punkte angeführt, welche heutzutage im Vordergrund des allgemeinen Interesses stehen. Bei der Feststellung neuer und der Abänderung bestehender Ortsbaupläne und Baulinien soll darauf Bedacht genommen werden, daß künstlerisch oder geschichtlich wertvolle Bauten, Naturdenkmäler, Friedhöfe, schöne Straßen- und Landschaftsbilder erhalten bleiben, sowie daß mit der Bebauung neu geplanter Straßen und Plätze solche Bilder geschaffen werden. Das bisherige Mindestmaß der Straßenbreite, 11 m, ist gestrichen worden, sodaß auch schmalere Straßen nicht bloß unter „unvermeidlichen, örtlichen Verhältnissen“ zulässig sind. In Ergänzung dazu können Vorgärten oder Vorräume vor den Gebäuden, geeignetenfalls mit dem Vorbehalt ihrer späteren Heranziehung zu dem Verkehrsraum der Straße, angeordnet werden. Es ist gestattet, an Ortsstraßen auf einer Seite (Panoramastraßen) oder streckenweise auf beiden Seiten die Besetzung mit Gebäuden zu untersagen. In gleicher Weise können zur Erhaltung freier Hof- und Gartenflächen im Inneren der Baublöcke Grenzen festgesetzt werden, innerhalb oder außerhalb deren die Errichtung von Bauten ausgeschlossen oder nur unter Beschränkungen gestattet ist. Wenn der Abbruch von Gebäuden, insbesondere in dicht bebauten, älteren Stadtteilen, im Interesse des Verkehrs, der Feuersicherheit oder der Gesundheit geboten,

*) Erschienen im Verlag von Konrad Wittwer in Stuttgart. Mit Begründung Pr. 3 M.

oder wenn der Wiederaufbau eines zerstörten Ortsteiles auf andere Weise erheblich erschwert ist, kann Zwangsenteignung für die Gemeinde hinsichtlich des ganzen zur zweckmäßigen Durchführung des Unternehmens erforderlichen Geländes durch das Ministerium verfügt werden. Diese Zulassung der Zwangsenteignung kann an Bedingungen geknüpft werden, insbesondere dahin gehend, daß für die zum Verlassen ihrer Wohnungen Genötigten geeignete neue Wohnungen rechtzeitig beschafft werden, oder daß den bisherigen Besitzern Vorrechte in Beziehung auf die neu eingeteilten Grundstücke eingeräumt werden.

stoßenden Eigentümer zum Selbstkostenpreis abzugeben, vorausgesetzt, daß mindestens der Selbstkostenpreis erlöst wird.

Erheblich erweitert ist ferner die Befugnis der Gemeinden zur Belastung der Grundeigentümer mit den Straßenkosten. Während nämlich bisher die Angrenzer einer Ortsstraße nur zum Grunderwerb und zur Planierung, ganz oder teilweise, beigezogen werden konnten, darf dies künftig vermöge Ortsbausatzung auch mit dem Aufwand für die Befestigung, Entwässerung und Straßenbeleuchtung geschehen. Die Ersatzpflicht soll eintreten, wenn auf dem Grundstück ein auf Dauer bestimmtes Vorder- oder Hintergebäude, sei es vor oder nach der Herstellung der Straße, errichtet worden ist oder errichtet wird. Dies ist bekanntlich fast in allen deutschen Staaten üblich, belastet aber die Gemeinde mit Auslagen, welche vielleicht erst sehr spät wieder eingehen, während doch der Vorteil der Wertsteigerung den Grundbesitzern schon bei Herstellung der Straße, ja schon bei Feststellung des Planes zufließt und in der Regel die Straßenkosten beträchtlich übersteigt. Im Interesse der württembergischen Gemeinden ist zu bedauern, daß der Fälligkeitstermin nicht, gleichwie in Baden und in Budapest, auf die Vollendung der Straße, oder wie in Zürich spätestens vier Jahre nach derselben, angesetzt worden ist. Vielleicht werden aber die Gemeinden verstehen, sich die Erleichterung, welche das Gesetz unterlassen hat, auf dem Wege der Ortsbausatzung zu verschaffen, welchem sonst so ungemein Vieles zugeschoben worden ist.

In dem eigentlich baupolizeilichen Abschnitt, welcher sich mit den einzelnen Bauten beschäftigt, entsprechen die Vorschriften über Feuersicherheit, Festigkeit und Reinlichkeit bekannten anderweitigen Mustern. Sie mögen deshalb hier übergangen werden, abgesehen von der einen Bemerkung, daß im allgemeinen gegenüber der seitherigen und auch gegenüber sonstigen Bauordnungen nicht unerhebliche Erleichterungen bezüglich der Feuersicherheit eingeführt worden sind, so die Zulassung von verblendetem Fachwerk statt Massivbau unter gewissen Voraussetzungen, verringerte Abstände von Holzwänden usw.

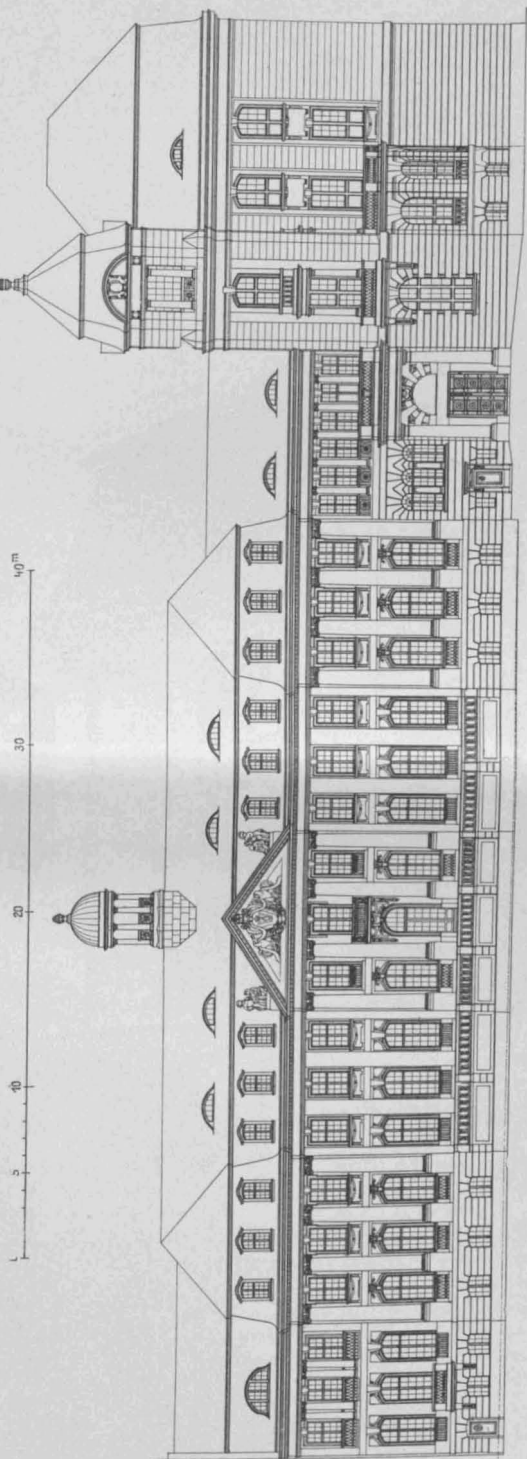
Dagegen sind von besonderer Wichtigkeit die Vorschriften über Baudichtigkeit, in senkrechter und in wagrechter Richtung. Auf diesem Gebiet haben sich natürlich in Württemberg wie überall die stärksten Meinungsverschiedenheiten kundgegeben und es gewährt Interesse, die hier nach langen Kämpfen vereinbarte Lösung mit anderen Bauordnungen zu vergleichen. Dies geschehe nun an der Hand der vier Vorschriftengruppen: Raumregel, Höhenregel, Flächenregel, Abstandsregel.

Von einer Raumregel, welche sich mit den Innenräumen beschäftigt, finden sich in der neuen Landesbauordnung nur die oben schon angeführten allgemeinen Grundsätze, gegen früher um ein wenig erweitert. Aufenthaltsräume für Menschen sollen den Anforderungen der Sicherheit, Gesundheit und Sittlichkeit entsprechen, genügende Größe erhalten sowie unmittelbar ins Freie führende Fenster von solcher Zahl, Lage, Größe und Beschaffenheit, daß hinreichende Beleuchtung und Lüftung ermöglicht ist. Aber bestimmte genaue Vorschriften zur Ausführung dieser dehnbaren Sätze fehlen. Etwas eingehender handelt davon eine Ministerial-Verfügung von 1901 über die Wohnungsaufsicht. Hier wird die Größe von Schlafgelassen so festgesetzt, daß auf jeden Bewohner 10 cbm, auf jedes Kind 5 cbm entfallen, ferner für jeden Wohn- und Schlafrum, jeden Abort und in der Regel auch jede Küche mindestens ein Fenster von der oben angeführten Beschaffenheit, endlich die Trennung der Schlafräume nach Geschlechtern verlangt. Allein mit solchen vortrefflichen Maßregeln zur Kontrolle der Benutzung ist noch keineswegs alles gesagt, was für den Bau Beachtung verdient. Eine Raumregel sollte bestimmen die Mindestabmessungen von Zimmerhöhe, Zimmergrundriß, Fensterfläche, die dem Familienstand entsprechende Anzahl der Räume in jeder Wohnung, die zulässige Zahl der Wohnungen für ein Haus und für jedes Geschloß (unter Umständen abgestuft). Dieses alles mangelt.

Was die Höhe von Gebäuden betrifft, so wird dieselbe durch das neue Gesetz bei Wohnhäusern auf höchstens 20m bestimmt, falls Giebel hergestellt werden, auf 28m bis zum First. Ferner sollen Wohnhäuser und andere zu längerem Aufenthalt von Menschen dienende Gebäude in kleineren Städten und Landgemeinden, in den Außenbezirken und Landhausgebieten großer und mittlerer Städte nicht mehr als drei, im übrigen nicht mehr als vier Geschosse erhalten. Leider fehlt es an Vorschriften über die Zulässigkeit von Wohn-, Schlaf- und Arbeitsgelassen im Dachraum und in Untergeschossen, nur daß für letztere Schutz gegen Feuchtigkeit und Lichtzutritt verlangt, aber die Mittel dazu unbestimmt gelassen werden. Die ganze

Der Neubau des Reichsmilitärgerichtes am Lietzensee in Charlottenburg.
Architekten: Kayser & von Groszheim, Geheime Bauräte in Berlin.

Fassade gegen den Witzleben-Platz.



Hiermit wird also die „Zonenenteignung“ in Württemberg eingeführt. Dagegen ist das Verfahren der „Umlegung“ mit Bezug auf Grundstücke, welche wegen ungenügender Größe oder vermöge ihrer Lage und Form zur Bebauung ungeeignet sind, nicht in der Weise aufgenommen, wie es in Hamburg, Baden und Sachsen geschehen ist, nämlich durch Bildung einer Interessengemeinschaft aller in Betracht kommenden Grundbesitzer, erforderlichenfalls auf dem Zwangswege, sondern man hat den in Hessen eingeführten Weg vorgezogen, wonach die Gemeinde das Ganze mittels Zwangsenteignung in die Hand nimmt, mit der Verpflichtung, die neu gebildeten Bauplätze an die an-

Sache, mit welcher doch auch die Zählung der Geschosse zusammenhängt, wird wesentlich der Ortsbausatzung oder einer Verordnung überlassen.

Eine Flächenregel fordert für jedes Gebäude einen Hofraum von möglichst zusammenhängender Fläche, des-

Hausgrundriß aus; auf die Grundstücksfläche bezogen, ergibt sich als Leerraum: bei 8^m Haushöhe 0,33, bei 20^m Haushöhe 0,46, also durchschnittlich 0,40.

Gehen wir auf die Abstandsregel über, so wird an der Straßenseite nunmehr der normale hygienische Ein-



Verbindungsbau zwischen der Präsidialwohnung und dem Dienstgebäude.

Der Neubau des Reichsmilitärgerichtes am Lietzensee in Charlottenburg. Arch.: Kayser & v. Groszheim, Geh. Brte. in Berlin.

sen Größe bei Gebäuden von nicht mehr als 8^m Höhe mindestens die Hälfte der überbauten Fläche ausmacht. Bei höheren Gebäuden ist für jedes volle Meter weiterer Höhe zu der Hofffläche ein Zuschlag von 3% der überbauten Fläche zu machen. Die Regel geht also nicht wie anderwärts von der Grundstücksfläche, sondern von dem

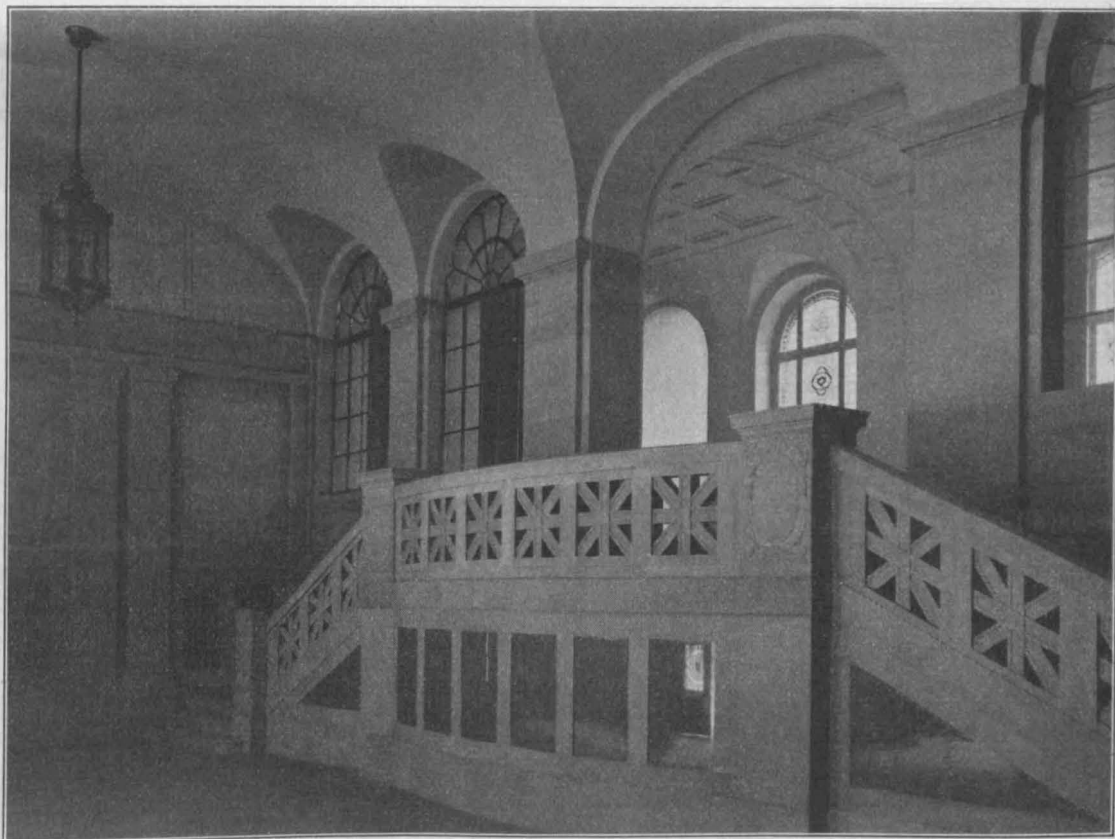
fallswinkel des Lichtes von 45° durch das neue Gesetz zur Geltung gebracht, also Größthöhe der Hausfront gleich dem Abstand von der gegenüberliegenden Baulinie. Allein diese erfreuliche Tatsache wird sofort wieder dadurch verschlechtert, daß die Dachfläche von der zulässigen Fronthöhe (20^m) mit 55° aufsteigen darf, und daß

ein Giebel nur zu $\frac{1}{3}$ seiner Höhe (statt geometrisch ausgeglichen zu $\frac{1}{2}$) in die Fronthöhe eingerechnet wird. Und für die nicht an der Straße liegenden Gebäudeseiten ist der Einfallswinkel von 45° ganz fallen gelassen, dafür eine ziemlich

bei 8 m Haushöhe zu 6 m = $0,75^h$, d. i. Einfallswinkel 37°
 „ 20 m „ 13,2 m = $0,66^h$, „ „ $33\frac{1}{2}^\circ$
 also durchschnittlich $0,70^h$, „ „ 35°
 Alle vorstehenden Regeln sollen ausgesprochener



Treppenhalle im Hauptgeschoß des Dienstgebäudes.



Eingangshalle im Erdgeschoß des Dienstgebäudes.

Der Neubau des Reichsmilitärgerichtes am Lietzensee in Charlottenburg. Arch.: Kayser & v. Groszheim, Geh.Brte. in Berlin.

verwickelte Abstandsregel aufgestellt. Um deren Wirkung zu verdeutlichen, sei Folgendes angeführt: Es berechnet sich unter gewöhnlichen Umständen zwischen zwei mit Hauptfenstern versehenen Häusern der gegenseitige Abstand:

Maßen für Neuland gelten. Indessen kann an Ortsstraßen, welche zurzeit des Inkrafttretens des Gesetzes schon hergestellt waren, bei der Erneuerung von Gebäuden in alten eng gebauten Ortsteilen, in ländlichen Orten, ferner

für Eckhäuser, öffentliche Gebäude, Industriebauten, Kleinhäuser (mit nicht mehr als zwei Geschossen und zwei Wohnungen) teils die Höhenregel, teils die Flächen- und Abstandsregel durch Ortsbausatzung gemildert, also stärkere Baudichtigkeit zugelassen werden. Derartige Nebenbestimmungen finden sich ja mit Recht allerwärts, vergleicht man aber die obigen normalen Vorschriften für Württemberg mit denjenigen anderer neuerer Bauordnungen, so zeigen sich in gleichartigen Bezirken, welche Außenstadt oder Zone II oder Zone III heißen, meistens geringere Grade der Baudichtigkeit. Die Ziffer der Flächenregel erhebt sich z. B. in Altona, Hannover, Magdeburg, in den Rheinischen Städten und in den Berliner Vororten auf 0,5 oder noch höher, und hinsichtlich des Abstandes von Hintergebäuden hat sich der volle Einfallswinkel von 45° mehr und mehr verbreitet, z. B. in Sachsen, in Cassel, Köln, Mannheim, Altona. Noch günstiger in gesundheitlicher Beziehung zeigen sich die äußersten Zonen in Städten, welche ihre Bauordnungen abgestuft haben; hier geht der unbebaut zu lassende Bruchteil eines Grundstückes zuweilen schon bis auf 0,8, und der verlangte Mindestabstand, sowohl an der Straßenseite als an der Hinterseite, auf das 1,5fache der Höhe, d. i. Einfallswinkel 56°. Ebenso finden wir die Größthöhe der Gebäude in den letzten Bauklassen beträchtlich vermindert, nämlich in Wiesbaden, Barmen, Bremen 15 m, in Düsseldorf und Breslau 13 m, in München und Kiel 12 m, sowie die zulässige Zahl der Geschosse vielfach auf zwei, in Bremen sogar bezirksweise auf eins angesetzt. Dem entsprechend geht die erlaubte Zahl der Geschosse in Baden bei ländlichen Verhältnissen allgemein auf zwei herunter.

Hiernach wirft sich wohl die Frage auf, ob man nicht in Württemberg daran gedacht hat, die so starke normale Baudichtigkeit von Neuland, wenigstens in gewissen Orten, für Außengelände usw. herabzusetzen. Dies ist in der Tat beabsichtigt. Es bleibt der Ortsbausatzung vorbehalten, bezüglich der zulässigen Ueberbauung der Grundstücke weitergehende als die nach dem bisherigen sich ergebenden Beschränkungen festzusetzen. Dabei soll auf die verschiedenartigen örtlichen Verhältnisse Rücksicht genommen werden, auf den Unterschied zwischen Stadt und Land, zwischen alten und neuen Ortsteilen, auf die Bedürfnisse von Landwirtschaft und Gewerbe, auf das Wohnungsbedürfnis der Minderbemittelten — geeignetenfalls unter Abstufung der Vorschriften. Allein ein Zwang von seiten der Staatsbehörde, daß eine diesbezügliche Ortsbausatzung aufgestellt werden müsse, findet sich im Gesetz nicht und wurde bei den Verhandlungen im Landtage ausdrücklich für unstatthaft erklärt; nur der Inhalt einer solchen ist, wie schon oben gesagt, der Genehmigung des Ministeriums zu unterwerfen; erfolgt diese nicht, so mag die Gemeinde ihr Vorhaben wieder fallen lassen — Freiheit der Gemeinden! Was ist nun davon zu erwarten? Wo Einsicht und Tatkraft walten, da mag wohl Gutes geschaffen werden, wo aber Unverstand und Gleichgültigkeit statthaben, oder, wie so oft, der Einfluß der Grund-

besitzer in der Gemeindeverwaltung vorherrscht, wird die letztere sich leicht damit trösten, daß ja die Vorschrift des Gesetzes erfüllt sei. Die württembergische Landesbauordnung hat das ganze Land einer recht dichten Bauweise preisgegeben und gewährt nicht die wünschenswerte Hilfe einer höheren Autorität, um nach Bedarf Besseres zu erreichen. Der Kampf gegen Trägheit, Unwissenheit und Privatinteressen muß vielmehr nach wie vor an jedem Ort einzeln ausgefochten werden.

Um noch einen Blick auf die beiden anderen neuzeitlichen Landesbauordnungen zu werfen, so ist man in Baden allerdings auch von einer hohen Stufe der Baudichtigkeit ausgegangen, hat aber zugleich die Pflicht der Gemeinden festgestellt, unter Aufsicht der technischen Behörden den Grad der zulässigen Ueberbauung durch örtliche Bauordnungen festzulegen und für größere Orte nach Bauklassen abzustufen. Zu diesem Zweck ist der Landesbauordnung ein vollständiges Schema der Baudichtigkeit beigegeben, aus welchem geeignete Bauklassen entnommen und unter Umständen abgeändert werden können.¹⁾

Das sächsische Baugesetz von 1900 enthält außer Höhenbestimmungen nur eine Abstandsregel. Es wird allgemein ein Abstand gleich der Gebäudehöhe vorgeschrieben (Lichtwinkel 45°), sowohl als Hoftiefe hinter einem Vordergebäude wie als Wich gegen ein Nachbarhaus, jedoch in älteren Ortsteilen eine dichtere Bauweise vermöge Ortsstatut gestattet. Die Gemeindeverwaltung kommt somit in die angenehme Lage, gegenüber dem allgemeinen Gesetz, welches geringe Baudichtigkeit fordert, den Grundbesitzern stets nur Vorteile gewähren zu können, während in Württemberg umgekehrt ein hoher Grad von Baudichtigkeit die Grundlage bildet, von welcher Abweichungen unwillkommen und schwierig sein werden.²⁾

Um aber diesen Bericht nicht mit einem Tadel der neuen Landesbauordnung zu beenden, so seien schließlich noch diejenigen Bestimmungen gerühmt, welche für Denkmalpflege und Heimatschutz Sorge tragen, und zwar ebenso umsichtig, wie es in fast allen deutschen Staaten jetzt der Fall ist. Nicht bloß in Bezug auf Straßenanlagen, was schon oben erwähnt wurde, sondern auch für die einzelnen Bauten sind die Grundsätze und das Verfahren sachgemäß auseinander gesetzt. Daß noch über die geschichtliche, künstlerische oder landschaftliche Bedeutung des Bestehenden hinaus eine ästhetische Einwirkung auf Neubauten stattfinden darf, ist mir indessen weniger sympathisch. Dieses Streben nach einem „gefälligen Aeußeren“ mag ja als landläufige Redensart in zahlreichen Bauordnungen betont werden, kann aber leicht zur Kunstpolizei ausarten. Hoffentlich werden die württembergischen Gemeinden die ihnen so reichlich verliehene Freiheit zu Ortsbausatzungen nicht dazu anwenden, um die Freiheit der Kunst ungebührlich einzuschränken. —

Karlsruhe.

R. Baumeister.

¹⁾ Deutsche Bauzeitung 1907, S. 564.

²⁾ Vergl. hierzu E. Genzmer, Vierteljahrschrift für öffentliche Gesundheitspflege 1908, S. 109 und Technisches Gemeindeblatt XI, S. 65.

Seilschwebbahnen für Personenbeförderung.

Von Professor M. Buhle in Dresden.

1. Allgemeines.

Drahtseilbahnen können nach ihrer Bauart bekanntlich getrennt werden in Standbahnen und in Schwebbahnen. Erstere sind bodenständige Gleisseilbahnen, die einesteils — wie die Zahnstangenbahnen — zu den Berg- oder Steilbahnen gehören, anderenteils (bei vorwiegend Vollspur) zu den Verschub- oder Rangierbahnen¹⁾ oder (bei vornehmlich Schmalspur) zu den Gruben- bzw. Kabelbahnen gerechnet werden; letztere sind schwebende oder Luft- bzw. Hochseilbahnen (Hängebahnen).²⁾

Nach dem Verwendungszweck kann man bei letzteren weiter unterscheiden Schwebbahnen zur Beförderung von Gütern und solche für Personentransport. Besonders die zuletzt aufgeführte, neueste Bahngattung steht gegenwärtig im Vordergrund des Interesses, und zwar sowohl hinsichtlich ihrer Verwendung in größeren Städten, als auch an dafür geeigneten Küsten, wie vor allem im Gebirgsland.

Da die Veröffentlichungen über die Schwebebahn Elberfeld-Barmen³⁾, über die Bergschwebbahnen in Loschwitz bei Dresden und St. Moritz⁴⁾ sowie über die für Hamburg und Berlin angefertigten Entwürfe⁵⁾ noch in bester Erinnerung sein dürften, so soll hier nahezu ausschließlich von den letztgenannten zwei Gruppen die Rede sein, d. h. also von den Küsten- und Berg-Seilschwebbahnen für Personenbeförderung. Es sei indessen gestattet, zugleich auf einige Bahnen hinzuweisen oder auf sie ganz kurz einzugehen, die etliche gemeinsame Kennzeichen oder Ver-

kehrszwecke mit den im Einzelnen zu behandelnden ausschließlich der Personenbeförderung dienenden Seilschwebbahnen jüngster Ausführung aufzuweisen haben.

2. Landseilbahnen.

Es sei zunächst erinnert an die gewöhnlichen, aus dem Bedürfnis der Entlastung der Werksohle entstandenen Hängebahnen, die meist im Nahtransport als Fördermittel für wagrechte oder geneigte Richtung zur Bewegung von Einzellasten oder zu solchen vereinigten Sammelgutes dienen. „Die ersten Luftbahnen“, so führt Dieterich in seiner Studie über die Erfindung der Drahtseilbahnen⁶⁾ aus, „mußten aus dem ganz natürlichen Bestreben entstehen, bei dem Austausch der körperlichen Güter von der Gestaltung des Bodens, der mit seinen Erhöhungen und Vertiefungen, seiner Unebenheit, der Bewegung großer Massen erheblichen Widerstand entgegengesetzt, unabhängig zu werden, die Massenbewegungen in die Luft zu verlegen, wo sie in gerader Linie beliebige Entfernungen durchheilen

¹⁾ Buhle, Technische Hilfsmittel zur Beförderung und Lagerung von Sammelkörpern (Massengütern), III. Teil (Berlin 1906), S. 197 ff.; ferner Peter, Glasers Annalen 1909, I, S. 241 ff., sowie Wettich, Dingers polytechn. Journ. 1909, S. 609 ff.

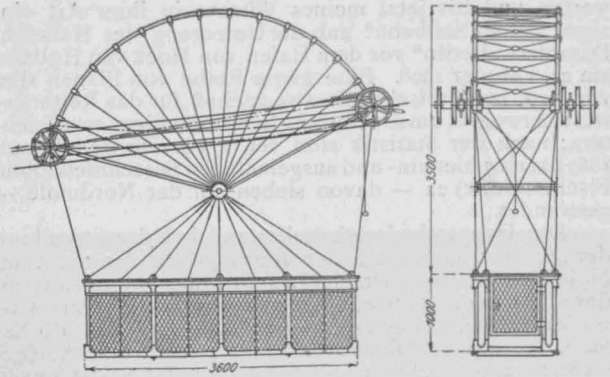
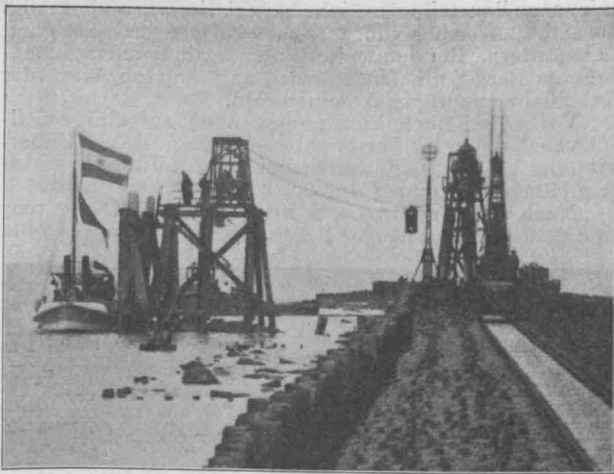
²⁾ Vergl. Buhle, Deutsche Bztg. 1904, S. 524 ff. bzw. 1906, S. 243 ff. s. a. daselbst 1908, S. 670 ff.; im übrigen vergl. des Verfassers Werk „Massentransport“ (Stuttgart 1908, Deutsche Verlags-Anstalt), S. 62 ff.

³⁾ Deutsche Bauztg. 1900, S. 513 u. ff.

⁴⁾ W. A. Müller, Glasers Annalen 1910, I, S. 38 ff., s. daselbst auch über senkrechte Berg-Aufzüge (Hammetschwand am Bürgenstock, 150 m).

⁵⁾ Deutsche Bauztg. 1903, S. 397 (Hamburg) und 1905 S. 566, 1906 S. 561 (Berlin).

⁶⁾ Leipzig 1908, Verlag von H. Zieger; vergl. a. Buhle, „Stahl und Eisen“ 1908, S. 1905.



Abbildungen 5 und 6. Personengondel der Seilschwebbahn bei San Sebastian.

(Abbildungen 3—6 nach Z. d. V. D. I. 1909, S. 1283.)

Abbildg. 2 (links). Meer-Seilbahn zur Rettung Schiffbrüchiger am Hoek von Holland. (A. Bleichert & Co. in Leipzig.)

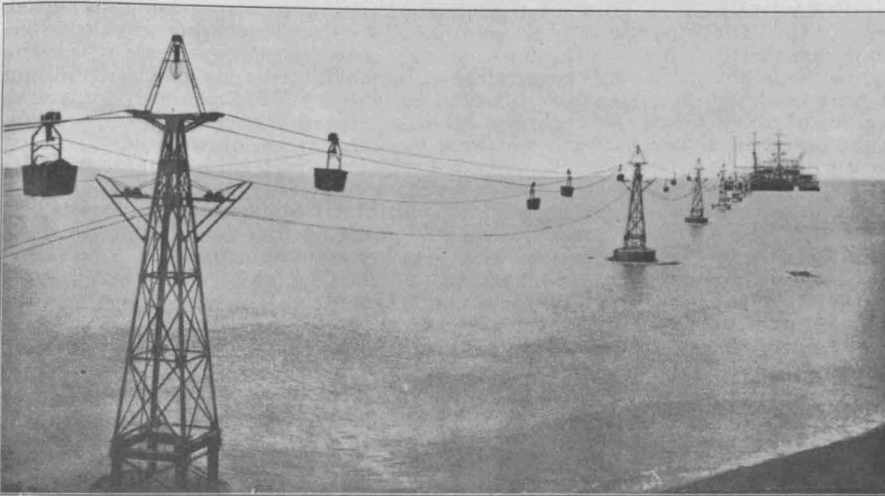


Abbildung 1. Meer-Seilbahn zum Erztransport vom Ufer zur Landungsbrücke in Neu-Kaledonien. Erbaut von A. Bleichert & Co. in Leipzig.

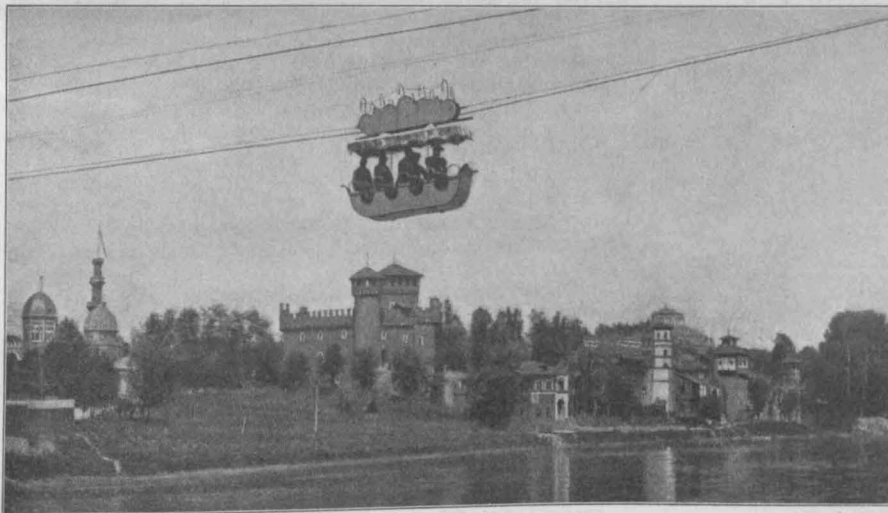
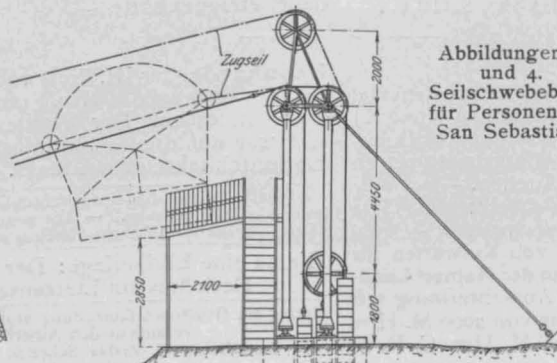
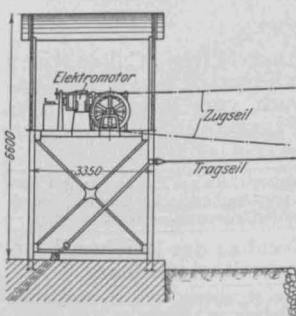


Abb 7. Seilschwebbahn über den Po bei Turin. (Von Ceretti & Tanfani in Mailand.)



Abbildungen 3 und 4. Seilschwebbahn für Personen bei San Sebastian.

können.“ Die Ursprünge der Landseilbahnen lassen sich bis in das Altertum verfolgen; in ihrer heutigen Entwicklung stellen sie eines der vornehmsten und zuverlässigsten Fördermittel für Massengüter dar. Wie aber namentlich bei Gebirgsseilbahnen, die berufen sind, hochgelegene, oft ganz außerordentlich reichhaltige Fundstätten von Rohstoffen überhaupt erst zu erschließen,⁷⁾ die Güterbahnen auch schon zur Personenbeförderung benutzt werden, dafür ist die von A. Bleichert & Co., Leipzig, erbaute 35 km lange Schwebbahn in Argentinien ein trefflicher Beleg.⁸⁾

3. Meer-Seilbahnen.

Die Meer-Seilbahnen sind ein Erzeugnis der allerneuesten Zeit; Abbildung 1 gibt ein vor wenigen Jahren ebenfalls vom Hause Bleichert in Neu-Kaledonien vollendetes Ingenieurwerk ersten Ranges wieder.⁹⁾ Die Erbauung der rd. 1000 m vom Ufer entfernten Landungsbrücke und die Verbindung des gewaltigen Erzlagern am Ufer durch eine Drahtseilbahn verursachen begreiflicherweise ganz außerordentliche Schwierigkeiten, deren Ueberwindung insbesondere auch der Tiefbauunternehmung F. H. Schmidt in Altona a. E., zu danken ist. Ueber die Drahtseilbahn hatte nicht allein der Güter-, sondern auch der Personenverkehr zu gehen. Der Meeresboden ist nahe dem Ufer felsig und flach, weiter hinaus schlammig und wenig tragfähig; die Landungsbrücke mußte so weit in das Meer hinausgelegt werden, damit für alle Zeiten den Schiffen genügend tiefes Wasser (mindestens 10 m) zum Anlegen bleibt.

Die Veranlassung zum Bau einer anderen sehr bemerkens-

⁷⁾ Die bereits in einem Beitrag des Verfassers in der Deutschen Bztg. 1904, S. 523, erwähnte Luftseilbahn in den nord-argentinischen Cordillern hat die Beförderungskosten für 1 t Erz von 54 M. auf 1 M. (!) — zweifellos ein wirtschaftlich hochbedeutendes Ergebnis — herabzusetzen vermocht.

⁸⁾ Vergl. Dieterich Z. d. V. D. I. 1906, S. 1769 ff.

⁹⁾ Dieterich, Glaser's Annalen 1905, Bd. LVI, Tafel IV, „Die Schaffung von Landungsstellen an sonst unzugänglichen Küsten mittels schwebender Transport-Einrichtungen“. Ders. Z. d. V. D. I. 1907, S. 1805 ff., „Zur Aufschließung der Nickel-erz-Lagerstätten in Neukaledonien“.

werten und bis jetzt meines Wissens in ihrer Art einzigen „Meer-Seilbahn“ gab der Untergang des Harwich-Dampfers „Berlin“ vor dem Hafen von Hoek van Holland am 21. Februar 1908. Eine ganze Reihe von Plänen sind von dem holländischen Staatsausschuß für das Rettungswesen erwogen, um die Rettung Schiffbrüchiger zu erleichtern; nach der Statistik sind von 273921 in den Jahren 1887 bis 1907 hier ein- und ausgelaufenen Seeschiffen (ohne Fischerschiffe) 22 — davon sieben auf der Nordmole — gestrandet.

Die Hauptschwierigkeit bestand bei der Strandung der „Berlin“ darin, daß der Rettungsdampfer nicht am Molenkopf, auf welchem der Leuchtturm steht und an dem das Schiff verunglückte, anlegen konnte, da hier das Wasser zu flach und der Seegang zu stark ist. Deshalb hat man, wie die Aufnahme Abbildung 2 zeigt, eine Anlegestelle an einer rd. 140 m landeinwärts an der 2000 m langen Mole gelegenen Stelle gebaut, wo man einerseits tiefes Wasser hat, andererseits aber auch bei den herrschenden Winden vor der Gewalt der Wellen geschützt ist. Von hier aus ist ein kräftiges Drahtseil nach einem früher schon vorhandenen und jetzt durch Eisenkonstruktion verstärkten Gerüst am Molenkopf gespannt und eine Vorrichtung gebaut worden, um auf diesem Seil einen vier Personen fassenden Hängewagen hin und her zu bewegen. Im Falle einer Strandung wird zunächst die Rettungsmannschaft nach dem Gerüst am Molenkopf befördert, das sich durch eine Kettenbrücke mit dem Leuchtturm in Verbindung setzen läßt. Von hier aus wird dann durch eine Rakete ein leichtes Seil nach dem Schiff geschossen und damit ein schweres Tau herübergezogen, an dem nun die Passagiere in bekannter Weise nach dem Leuchtturm herauf befördert werden, dessen Bühne Raum für etwa 40 Personen bietet. Je vier Gerettete nehmen, nachdem sie die Kettenbrücke passiert haben, in dem Wagen der Drahtseilbahn Platz, der sie zum Dampfer befördert. Die Mole selbst ist bei Sturm vollständig überflutet und unpassierbar.

Die Anlage, welche ebenfalls die bekannte Drahtseilbahnfabrik Adolf Bleichert & Co. in Leipzig-Gohlis, in Verbindung mit dem Erbauer der Rettungsstation, H. van Oordt in Rotterdam, entworfen und hergestellt hat, ist im Winter 1908 fertiggestellt, geprüft und im Februar 1909 übergeben worden. Es ist festgestellt, daß diese wenn gleich primitive Anlage geeignet ist, bei etwaigen Unglücksfällen gute Dienste zu leisten.¹⁰⁾

4. Kabelhochbahnen (Blondins).

Endlich sei in diesem Zusammenhang noch einer Anlage gedacht, die sowohl eine „Meerseilbahn“ genannt werden kann, als auch eine „Drahtseil-Verladevorrichtung“ im Sinne eines „Kabelhochbahnkranes“¹¹⁾ (wie sie vom Verfasser mehrfach in der „Deutschen Bauzeitung“¹²⁾ gebracht sind), und die gleichfalls für Rohstoff- wie für Menschen-Beförderung gedient hat. Gemeint ist die in der „Deutschen Bauzeitung“ 1904, S. 432,¹³⁾ im Einzelnen besprochene Förderanlage für den Bau des Leuchtturmes auf Beachy Head, die dazu diente, um von der Höhe der schroffen englischen Felsküste der am Meer

gelegenen Baustelle sämtliche Materialien zuzuführen und die Arbeiter sicher von und zu dem Ort ihrer Tätigkeit zu befördern. Bei den weiter unten ausführlich zu behandelnden Berg-Seilaufzügen wird auf ähnliche Arten der Kabelbahnen zurückzukommen sein.

Vorher sei noch kurz eingegangen auf einige Seil-Schwebbahnen für Personenbeförderung, die zur Ueberwindung großer Spannweiten bei verhältnismäßig geringem Höhenunterschied dienen.

Nach Génie civil 1909, S. 105 ff.¹⁴⁾ ist seit Oktbr. 1907 eine derartige Bahn in Spanien im Betrieb. Die zur Peña del Aguila führende Schwebbahn (Abbildungen 3—6), auf der im Sommer 1909 13000 Personen befördert sind, hat Anschluß an die elektrische Bahn, die auf den Uliaberg, einen beliebten Ausflugsort in der Umgebung von San Sebastian, führt. Die Schwebbahn überwindet bei einer in der Luftlinie gemessenen Entfernung der beiden Stützen (Abbildungen 3 u. 4) von 280 m einen Höhenunterschied von 28 m. Die Fahrbahn wird von sechs Tragseilen gebildet, die in zwei Gruppen von je drei Seilen angeordnet und so bemessen sind, daß der Bruch eines Seiles ohne Einfluß auf die Betriebssicherheit der Anlage ist. Die 19 mm dicken Tragseile aus Stahldraht von 120 kg/qmm Bruchfestigkeit, die bei einer Beanspruchung im Betrieb von 37,7 kg/qmm eine rd. dreifache Sicherheit gewährleisten, werden unabhängig von der Belastung durch 4,95 t schwere Gegengewichte gleichmäßig gespannt gehalten und sind zu diesem Zweck am unteren Endpunkt fest, am oberen beweglich auf Rollen gelagert. Das mit 27,7 kg/qmm beanspruchte endlose Zugseil, das am oberen Ende über drei feste Rollen geführt ist und durch ein an einer losen Rolle aufgehängtes Gegengewicht angespannt wird, hat eine Seele aus Hanf und einen Stahldraht-Querschnitt von 60 qmm bei einer Zugfestigkeit des Stahldrahtes von 180 kg/qmm. Die 12—14 Personen aufnehmende, 3,6 m lange, 1,10 m breite und 1 m hohe Gondel ist an einem eigenartigen zweiachsigen Wagen aus Stahlrohr aufgehängt (Abbildungen 5 und 6). Die beiden Achsen tragen je sechs mit Rillen versehene Laufräder, die untereinander einen Mittenabstand von 0,2 m haben und zu beiden Seiten der Gondel so angeordnet sind, daß bei einem Seilbruch eine Verletzung der Fahrgäste durch das herabfallende Seil verhindert wird. Für den Fall, daß das Zugseil reißen sollte, sind eine selbsttätige und eine Handbremse vorgesehen, die ein sofortiges Anhalten des Wagens ermöglichen; selbst wenn diese Bremsen nicht vorhanden wären, würde eine gefährliche Beschleunigung des Wagens unter Einwirkung seines Eigengewichtes nicht eintreten, da bei der Steigung von im Mittel 10% der letzte Teil der Strecke fast wagrecht verläuft und der Luftwiderstand und die Reibung gleichfalls hemmend auf die Geschwindigkeit des Wagens einwirken. Sollte der Wagen aus irgend einem Grunde auf der Strecke liegen bleiben, so kann er mit Hilfe eines durch eine besondere Winde betätigten Schleppseiles an die obere Haltestelle herangeholt werden.

Auch für die Vergnügungsparks von Ausstellungen sind derartige Bahnen neuerdings recht beliebt; es sei nur erinnert an die Ausstellung in Stockholm 1897, in Wien 1898, ferner in Mailand, Genua, Turin usw., sowie auch an die „Ila“ in Frankfurt a. M. 1909.

Diese Bahnen besaßen Spannweiten von 50—170 m (200 m) und waren 10—20 m über dem Boden angelegt. Die italienischen Bahnen waren ausgeführt von Ceretti & Tanfani in Mailand, einer Firma, die auch in Zukunft beim Bau Feldmann'scher Seilaufzüge (s. unten) voraussichtlich nicht unerheblich beteiligt sein wird. Angewendet wurde ein System, das vier Tragseile besaß (zwei für jede Linie) mit einem umlaufenden Zugseil, das die zwei für je acht Personen bestimmten Wagen (Abbildung 7) mit einer Sekunden-Geschwindigkeit von 4,5 m bewegte. Ungefähr 1 Mill. Personen sind auf den drei Linien befördert worden, ohne daß auch nur der kleinste Unfall sich dabei ereignet hätte. —

(Fortsetzung folgt.)

¹⁰⁾ Vergl. bezüglich der Konstruktion Zentralblatt der Bauverwaltung 1909, S. 498 ff.

¹¹⁾ Diese Kabelhochbahnen sind meines Wissens zuerst gebaut von Henderson in Aberdeen für Steinbrüche u. dergl.; vergl. a. Hill, Chicago-Kanal, New-York 1896, ferner Buhle, Zentralbl. d. Bauverw., 1902, S. 271 ff. u. Massentransport (Stuttgart 1908), S. 158 ff., sowie „Fördertechnik“ 1909, S. 5 ff. u. 1910, S. 9 ff.; Z. d. V. D. I. 1906, S. 962 u. 1828, 1907 S. 1862, 1908 S. 1675 u. 1829 ff., 1909 S. 374 u. 1822 ff., 1910 S. 763 (vergl. auch Dinel, polyt. Journal 1910 S. 145 ff.); ferner „The Engineer“ 1903, S. 228 u. 1909 S. 169; Engineering 1904, S. 572 ff.; Engineering News 1904, Bd. 51 S. 453 u. 1909, Bd. 62 S. 87 ff. — Hingewiesen sei auch auf des Verfassers im Druck befindlichen Aufsatz der Z. d. V. D. I. über die Berechnung von Kabelhochbahnkränen (Ausführungen von Unruh & Liebig, Leipzig-Plagwitz).

¹²⁾ Deutsche Bztg. 1904, S. 528 u. 1906 S. 251.

¹³⁾ Vergl. auch Zimmer, „The mechanical handling of material“, London 1905, S. 178 ff.; Geitel, „Der Siegeslauf der Technik“, Bd. I S. 24 ff.

¹⁴⁾ Vergl. a. Zeitschr. d. Vereins Deutsch. Ing. 1909, S. 1283 ff.

Wettbewerbe.

Ein Wettbewerb betr. Entwürfe für ein Kriegerdenkmal für Eupen wird vom Landrat für alle deutschen Künstler zum 1. März 1911 erlassen. Für die Errichtung des Denkmals stehen 22000 M. zur Verfügung. Unterlagen durch das Landratsamt Eupen im Reg.-Bez. Aachen. —

Wettbewerb Rathaus mit Saalbau Oberhausen. Die Frist ist vom 5. Dez. auf den 6. Febr. 1911 verlegt. —

In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Bau einer 34 klassigen Bürgerschule an der Mainzer Landstraße in Frankfurt a. M., über dessen Ausschreibung wir S. 504 d. J. berichteten, fiel der I. Preis von 2000 M. Hr. C. Lennartz, der II. Preis von 1500 M. Hr. C. F. W.

Leonhardt, der III. Preis von 1000 M. Hr. C. Blattner zu. Ein Entwurf des Hr. Franz Thyriot wurde zum Ankauf empfohlen. Der Wettbewerb, vom Magistrat erlassen, war auf die in Frankfurt ansässigen selbständigen Privatarchitekten beschränkt. —

Inhalt: Der Neubau des Reichsmilitärgerichtes am Lietzensee in Charlottenburg. (Fortsetzung.) — Die neue württembergische Landesbauordnung. — Seilschwebbahnen für Personenbeförderung. — Wettbewerbe. —

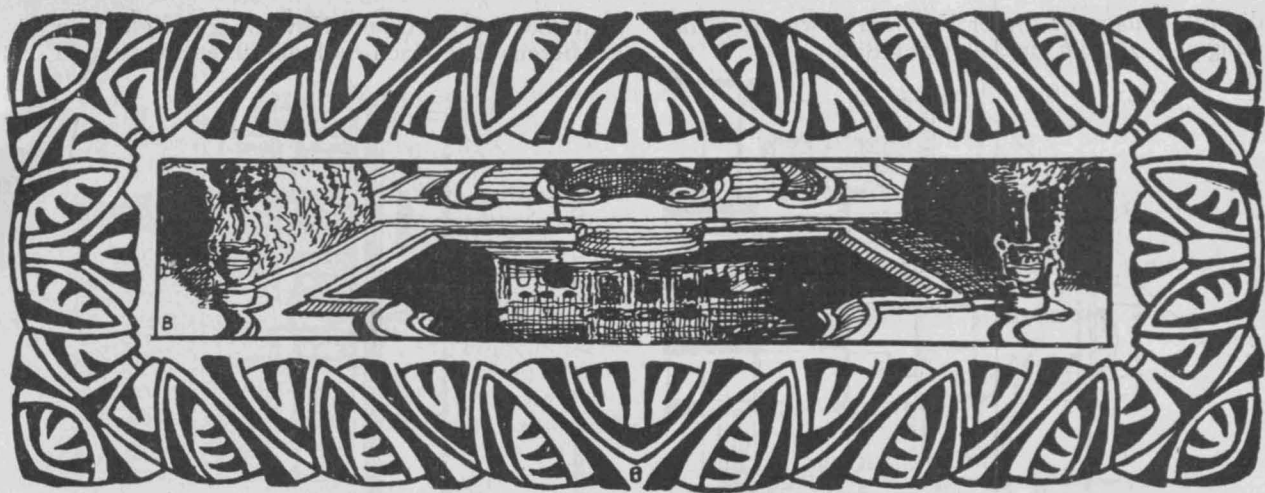
Hierzu eine Bildbeilage: Der Neubau des Reichsmilitärgerichtes am Lietzensee in Charlottenburg.

Verlag der Deutschen Bauzeitung G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



ER NEUBAU DES
REICHS-MILITÄRGE-
RICHTES AM LIETZEN-
SEE IN CHARLOTTEN-
BURG. * ARCHITEK-
TEN: KAYSER & VON
GROSZHEIM, GEHEI-
ME BAURÄTE IN BER-
LIN. * FEST- UND PLE-
NAR-SITZUNGS-SAAL.

=== DEUTSCHE ===
** BAUZEITUNG **
XLIV. JAHRGANG 1910
* * * NO. 90. * * *



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRGANG. № 90. BERLIN, 9. NOVEMBER 1910.

Der Neubau des Reichsmilitärgerichtes am Lietzensee in Charlottenburg.

Architekten: Kayser & von Groszheim, Geheime Bauräte in Berlin.

(Schluß.) Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 728 und 729.



Die Stilfassung für die Gebäude-Gruppe ist die eines maßvollen, strengen Barock, das sich stark der antikisierenden Art des 18. Jahrhunderts nähert. Das Material für das Äußere ist

Verwendung ornamentalen Schmuckes nicht wesentlich hinauszugehen, entgegen. Von der künstlerischen Gestaltung der hauptsächlichsten Innenräume geben

durchweg Werkstein, der nach den einzelnen Bauteilen und Geschossen eine verschiedenartige Behandlung erfahren hat, über welche die Abbildungen des Äußeren hinreichenden Aufschluß geben. Bildnerischer Schmuck ist mit größter Sparsamkeit verwendet, ein Umstand, der dem Bauwerk in künstlerischer Beziehung sehr zu statten kommt. Die Modelle zu dem großen Giebelfelde und den Figurengruppen am Mittelbau des Wohngebäudes, sowie die Modelle zur Kartusche und dem Schlußstein über dem Hauptportal des Dienstgebäudes stammen von dem Bildhauer Professor Otto Lessing in Grunewald. Die Hoffassaden sind durchweg einfach in Putzflächen gehalten.

Das Innere, das, was den künstlerischen Schmuck anbelangt, mit großer und feinsinniger Zurückhaltung behandelt ist, erhebt sich im Dienstgebäude nur in der Durchbildung der Eingangshalle und des Sitzungssaales zur Höhe eines Monumentalgebäudes, während in den übrigen Teilen die Grenzen, die für ein würdiges Verwaltungsgebäude gezogen sind, nicht überschritten wurden. Mit größerem Aufwand, jedoch immer noch in sehr maßvollen Grenzen, sind die Gesellschaftsräume der Dienstwohnung des Präsidenten behandelt. Die Wahl eines strengen Louis XVI. kommt der Absicht der Erbauer, über die architektonische Struktur und Gliederung der Räume durch

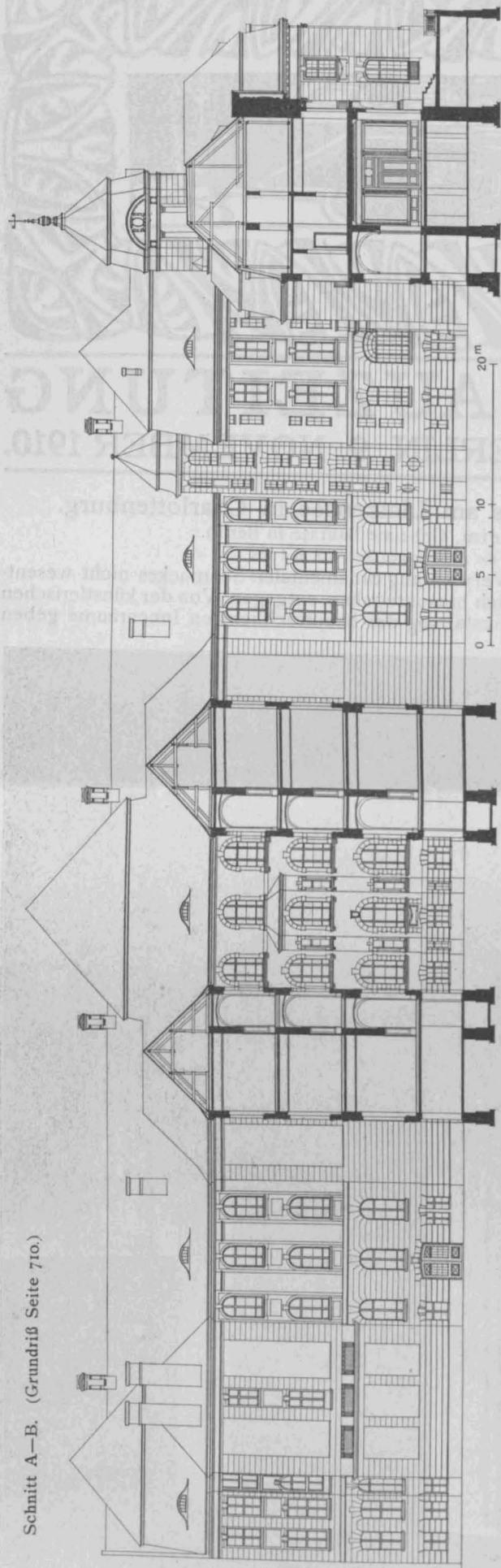


Portal im Sitzungssaal des Dienstgebäudes.

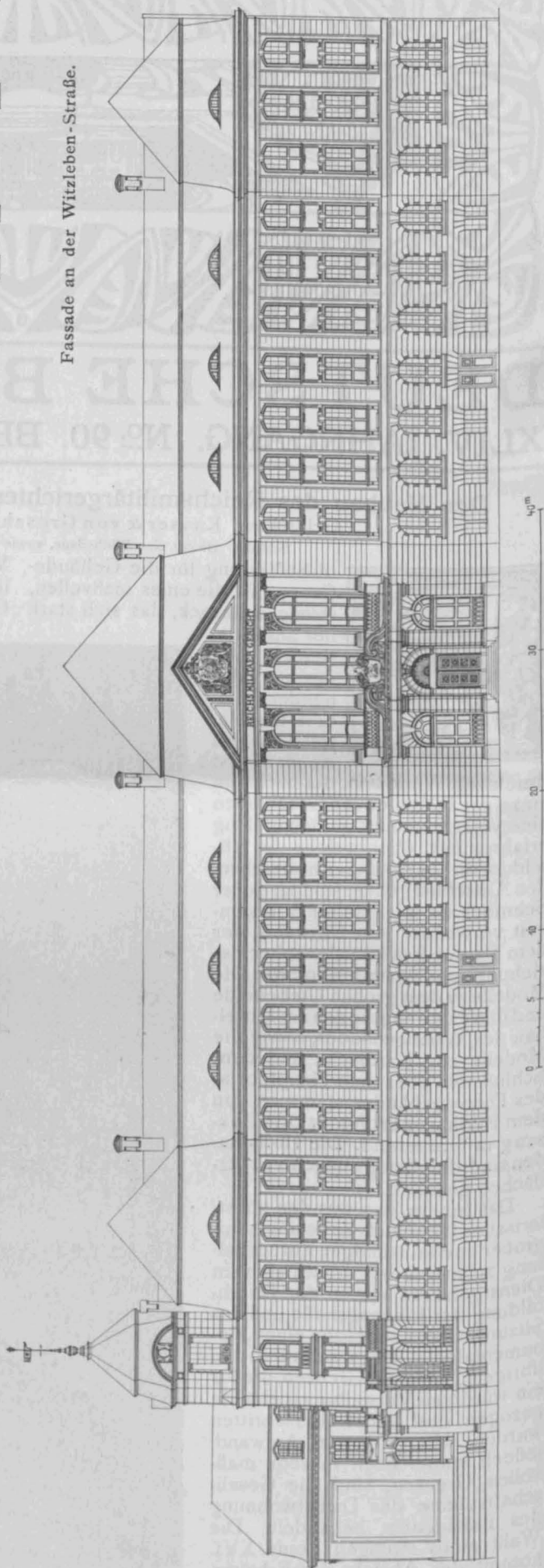
die Bildbeilage zu dieser Nummer sowie die Abbildungen S. 729 ein anschauliches Bild.

stattfind, daß zu Anfang November des gleichen Jahres bereits der Dachstuhl gerichtet wurde und daß

Schnitt A—B. (Grundriß Seite 710.)



Fassade an der Witzleben-Strasse.



Aus der Geschichte der Bauausführung sei kurz erwähnt, daß am 18. Juni 1908 die Grundsteinlegung

Ende März 1909 die Rohbauabnahme des Gebäudes erfolgte. Anfangs Juni 1910 konnte der Präsident seine

Dienstwohnung beziehen, im Laufe des Sommers wurden auch die Diensträume des Gerichtsgebäudes bezogen und am 2. September fand die Feier der Schlußsteinlegung statt.

An der Ausführung des Monumentalbaues waren die folgenden Gewerke und Firmen beteiligt:

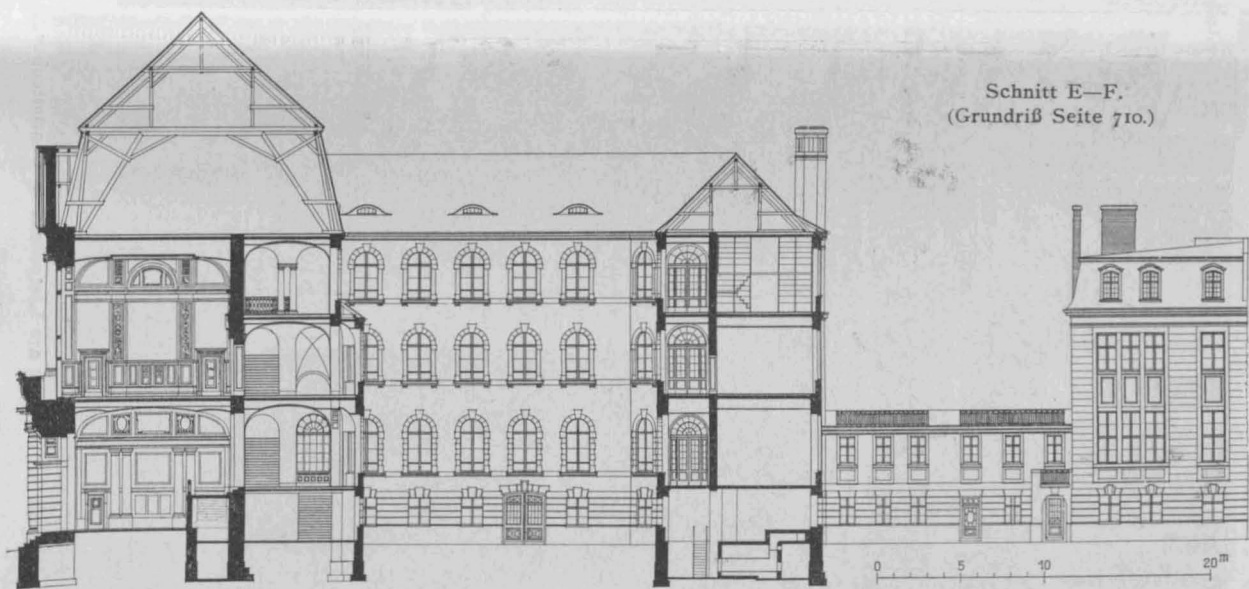
Erd- und Gründungsarbeiten: M. Czarnikow & Co. in Berlin; Maurer- und Zimmerarbeiten: Held & Francke, Aktiengesellschaft in Berlin; Gipsestrich: Georg M. Steinbrück in Berlin; Steinmetz- und Bildhauerarbeiten: Carl Schilling, Hoflieferant in Tempelhof; Eisenlieferung und Schmiede-Arbeiten: A. Druckenmüller G. m. b. H. in Berlin; Kunstschmiede-Arbeiten: Oskar Fritz & Co. in Schöneberg, Schulz & Holdefleiß in Berlin, Ed. Puls in Tempelhof, Hermann Schulz, Hof-Kunstschlossermeister in Rixdorf; Dachdeckerarbeiten: Gustav Adolf Wernicke in Berlin; Klempnerarbeiten: Hof-Klempnermeister Ferdi-

Ges. in Berlin; Be- und Entwässerungs- sowie Gas-Anlagen: David Grove, Hof-Ingenieur in Berlin; Massive Decken, Kunststeintreppen: M. Czarnikow & Co. in Berlin; Elektrische Beleuchtungsanlage: Gesellschaft für elektrische Maschinen und Installationsbedarf m. b. H. in Berlin; Beleuchtungskörper: Beleuchtungskörper G. m. b. H. in Berlin, Aktien-Gesellschaft Schaeffer & Walcker in Berlin; Tapeten, Stoffbespannungen: Adolph Burchard Soehne, Tapeten-Fabrik in Berlin, Franz Lieck & Heider, Hoflieferanten in Berlin; Wirtschaftsaufzüge: Carl Flohr, Maschinenfabrik in Berlin; Vakuum-Entstaubungsanlage: H. Hammelrath & Co., G. m. b. H., Maschinenfabrik in Cöln-Müngersdorf (Filiale: Wil-

Schnitt C—D.



Schnitt E—F.
(Grundriß Seite 710.)



and Thielemann in Berlin; Tischlerarbeiten: Kimbel & Friederichsen, Hoftischlermeister in Berlin, C. Prächtel, Hoflieferant in Berlin, Tischlermeister H. Emmeluth in Rixdorf, Tischlermeister Georg Kuhnert in Berlin, Heinrich Mittag, Bautischlerei G. m. b. H. in Charlottenburg; Schlosserarbeiten: A. L. Benecke, Hoflieferant in Berlin, Paul Heinrichs, Schlossermeister in Schöneberg, Ernst Franke, Schlossermeister in Berlin; Glaserarbeiten: J. Schmidt in Berlin; Anstreicher- und Malerarbeiten: M. J. Bodenstein in Berlin; Antragearbeiten: 1. Robert Schirmer, Bildhauer in Berlin, 2. Ernst Jaekel, Bildhauer in Wilmersdorf, für beide Modelle Professor Otto Lessing, Bildhauer in Grunewald; Heizungsanlage: Johannes Haag, Maschinen- und Röhrenfabrik Akt.

mersdorf); Tonfliesenbeläge: N. Rosenfeld & Co., Hoflieferanten in Berlin; Rolljalousien: Heinr. Freese, Jalousie-Fabrik in Niederschönhausen; Klingel- und Telefon-Anlagen: Gebauer & May in Berlin; Linoleum: Schulzke & Classmann in Berlin, Delmenhorster Linoleum-Fabrik (Anker-Marke) in Delmenhorst; Marmorarbeiten: Aktiengesellschaft für Marmorindustrie Kiefer in Berlin; Dekorationsarbeiten: Adolf Grunow (Gebhardt & Roessel Nachf.) in Berlin, Georg Jahn, Dekorateur in Berlin; Gartenanlagen: Richard W. Köhler in Steglitz. —

Der technischen und geschäftlichen Leitung der Ausführung des umfangreichen Neubaus, der an den Bauleitenden hohe Ansprüche stellte, stand Hr. Reg.-Bmstr. Seifert mit großer Umsicht und Tatkraft vor. —

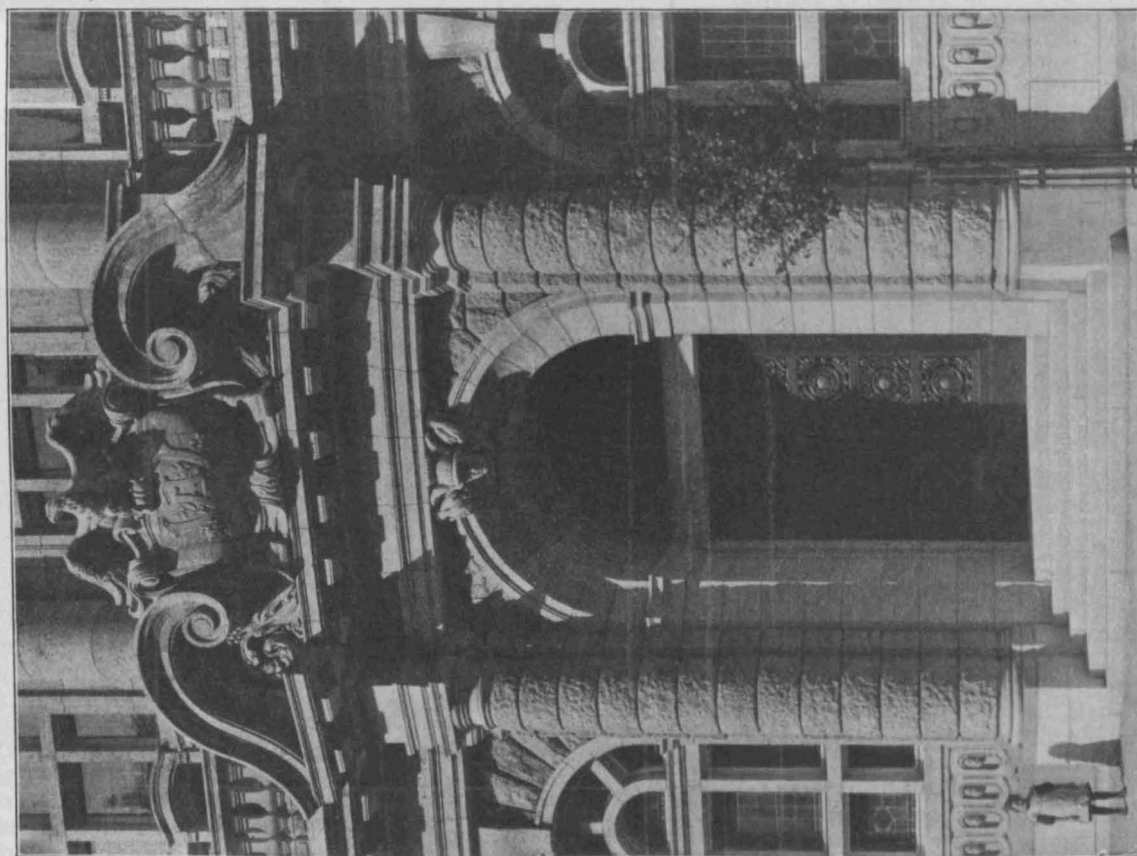
5. Die Feldmann'schen Berg-Seilaufzüge¹⁾ unter besonderer Berücksichtigung des Wetterhorn-Aufzuges, seiner Vorgeschichte und seines tatsächlichen bzw. voraussichtlichen Einflusses für die zukünftige Gestaltung vieler Bergbahnen.

Strub, den ich im Sommer 1909 nach einer trefflichen Studienfahrt nach und mit dem Wetterhorn-Aufzug in mehrstündiger Unterredung kennen und hochschätzen gelernt habe.

Während ich diese Abhandlung schrieb, für die ich



Terrassen-Eingang zur Wohnung des Präsidenten. Architekten: Kayser & von Groszheim, Geheime Bauräte in Berlin.



Haupteingang zum Dienstgebäude. Der Neubau des Reichsmilitärgerichtes am Lietzensee in Charlottenburg.

A. Der Wetterhorn-Aufzug. 1. Bauabschnitt. (Die zugehörigen Abbildungen mit Ausnahme von 8, 16 und 17 sind der „Schweizerischen Bauzeitung“ 1908 No. 24/25 entnommen.)

Ich verdanke die Unterlagen zu den folgenden Ausführungen außer der Redaktion der „Schweizer Bauzeitung“ hauptsächlich dem Ingenieur Hrn. Emil

noch den mir bereitwilligst zugesagten Rat des auf diesem Gebiet wohl erfahrensten Fachmannes — Hr. Reg-

¹⁾ Vergl. „Deutsche Bauzeitung“ 1902 S. 658 ff.; desgl. „Zentralblatt der Bauverw.“ 1902, S. 477; Elektr. Kraftbetriebe und Bahnen 1906, S. 106, und 1909, S. 391 ff.; „Z. d. V. D. L.“ 1909, S. 954 ff., sowie „Hütte“, 20. Aufl., III. Teil, S. 559.

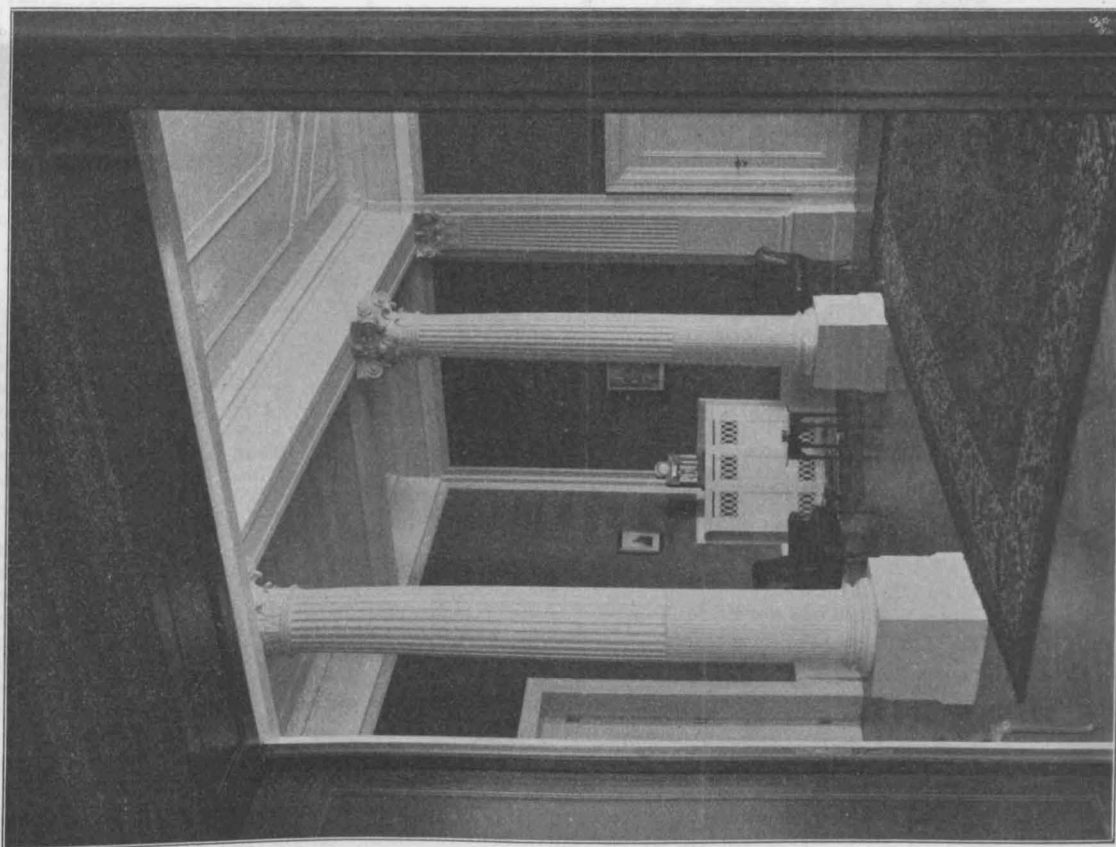
Bmstr. Feldmann war bereits im Jahre 1905 gestorben — einholen zu können hoffte, ist dieser am Bau zahlreicher Bergbahnen mit ausgezeichnetem Erfolg tätig gewesen — hochbegabte Ingenieur Emil Strub am 15. Dez. 1909

die Aresbutanbahn in Schweden. Vielleicht am meisten genannt wurde Strub's Name, als er gelegentlich eines Preisausschreibens für die Jungfraubahn mit seiner nachher bei vielen Bergbahnen zur Anwendung gekommenen



Räume aus der Wohnung des Präsidenten des Reichsmilitärgerichtes.

Der Neubau des Reichsmilitärgerichtes am Lietzensee in Charlottenburg. Architekten: Kayser & von Groszheim, Geheime Bauräte in Berlin.



in Zürich am Herzschlage gestorben. Strub war früher Kontroll-Ingenieur für Bergbahnen, dann Inspektor der Berner Oberlandbahnen und Direktor der Jungfraubahn. Seit 1898 führte er ein selbständiges Ingenieurbureau. Unter den von ihm erbauten Bahnen seien hier genannt die Münster-Schlucht-Bahn und die Virgibahn in Tirol, sowie

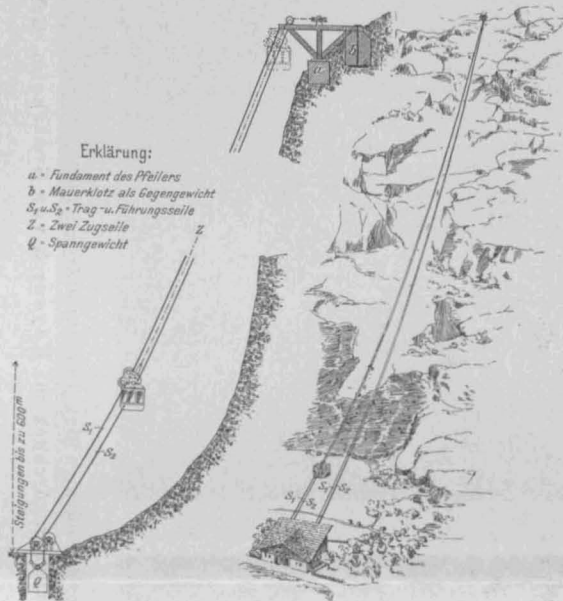
Zahnstange hervortrat (Elektrotechn. Zeitschr. 1910, S. 19). — So wird nun dieser 5. Abschnitt des Aufsatzes zur Veröffentlichung eines Teiles von dem geistigen Nachlaß zweier bedeutender Fachkollegen, der meines Erachtens wohl verdient, der Mitwelt bekannt gegeben zu werden.

Die Anregung zu dem Plan eines Wetterhorn-Aufzuges

rührt von Reg.-Bmstr. Feldmann her, der zuerst eine praktisch verwendbare Form für den Gedanken fand, zur Ueberwindung großer Höhen die „Seilschwebbahn“ zu verwenden (vergl. die grundsätzliche Darstellung in Abbildungen 8a und b). Es gelang ihm jedoch nicht, für seinen ersten praktischen Vorschlag eines Seilaufzuges auf die Bastei²⁾ in der Sächs. Schweiz Freunde zu gewinnen. Im Jahre 1902 erwarb er dann sein Patent³⁾ in der Schweiz und wußte dort nach anfänglichen Mißerfolgen schließlich die L. von Roll'schen Eisenwerke, Spezialisten auf dem Gebiete des Bergbahnbaues, die Jungfraubahn-Gesellschaft und die Gemeinde Grindelwald für sich zu gewinnen. Nach Erteilung der Konzession 1904 wurde die „Bergaufzug-A.-G., Patent-Feldmann“ gegründet und am 27. Juli 1908 nach Ueberwindung großer Schwierigkeiten, welche namentlich in den ungünstigen Schnee- und Witterungsverhältnissen lagen, die jährlich nur eine kurze Arbeitszeit — Anfang Juni bis Mitte Oktober — gestatteten, der erste Abschnitt des „Wetterhorn-Aufzuges“ eröffnet. Er umfaßt allerdings nur die erste Sektion des Gesamt-

Entlastung dieses geschwächten Seiles eintritt. Das ist dadurch erreicht, daß die Seile unten an einen Wagebalken *abc* anschließen, an dessen unterem Punkt *c* das Gewicht *Q* aufgehängt ist. Längt sich nun z. B. Seil *S*₁ stärker, so stellt sich der Wagebalken schief in die Lage *a*₁*b*₁*c*₁, dadurch wird aber der Lastabstand *p*₁ vom Seil *S* kleiner als der Abstand *a*₁ von Seil *S*₁, während vorher der Lastabstand *p* = 0 war. Das Seil *S* erhält danach also größere Belastung als *S*₁, die Gefahr für das geschwächte Seil wird also vermindert. Im übrigen erhalten alle Teile, namentlich die Tragseile, derartige Abmessungen, daß ein Bruch bzw. eine Ueberanstrengung des Materiales so gut wie ausgeschlossen ist.

In Abbildung 10 ist das Längsprofil der I. Abteilung des Wetterhorn-Aufzuges dargestellt,⁵⁾ (wobei die beiden Tragseile nur durch eine Linie wiedergegeben sind). Der Höhenunterschied zwischen den Endpunkten der Bahn beträgt 420 m, der wagrechte Abstand 367 m (schiefe Länge 560 m). Jedes Tragseil hat 44,9 mm Durchm. und 11,03 kg/m Gewicht; es besteht aus 96 Drähten, die in „geschlossener“



Abbildungen 8a und b.

Schematische Darstellung eines Feldmann'schen Seil-Schwebebahn-Bergaufzuges für Personenverkehr.

Seilschwebebahnen für Personenverkehr.

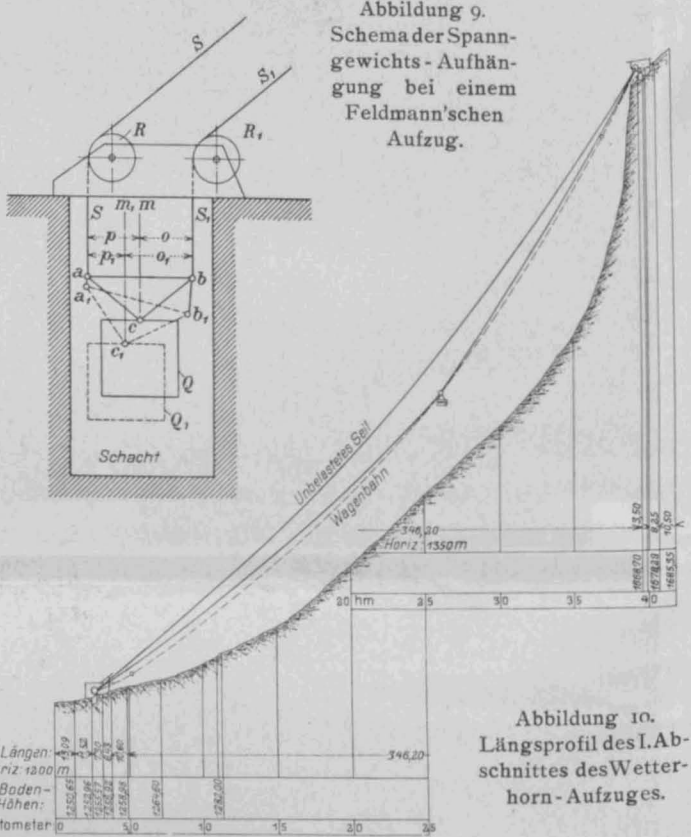


Abbildung 10. Längsprofil des I. Abschnittes des Wetterhorn-Aufzuges.

Planes und überwindet nur 420 m Höhe (vom Wetterhorn-Hotel am oberen Grindelwaldgletscher aus gerechnet).

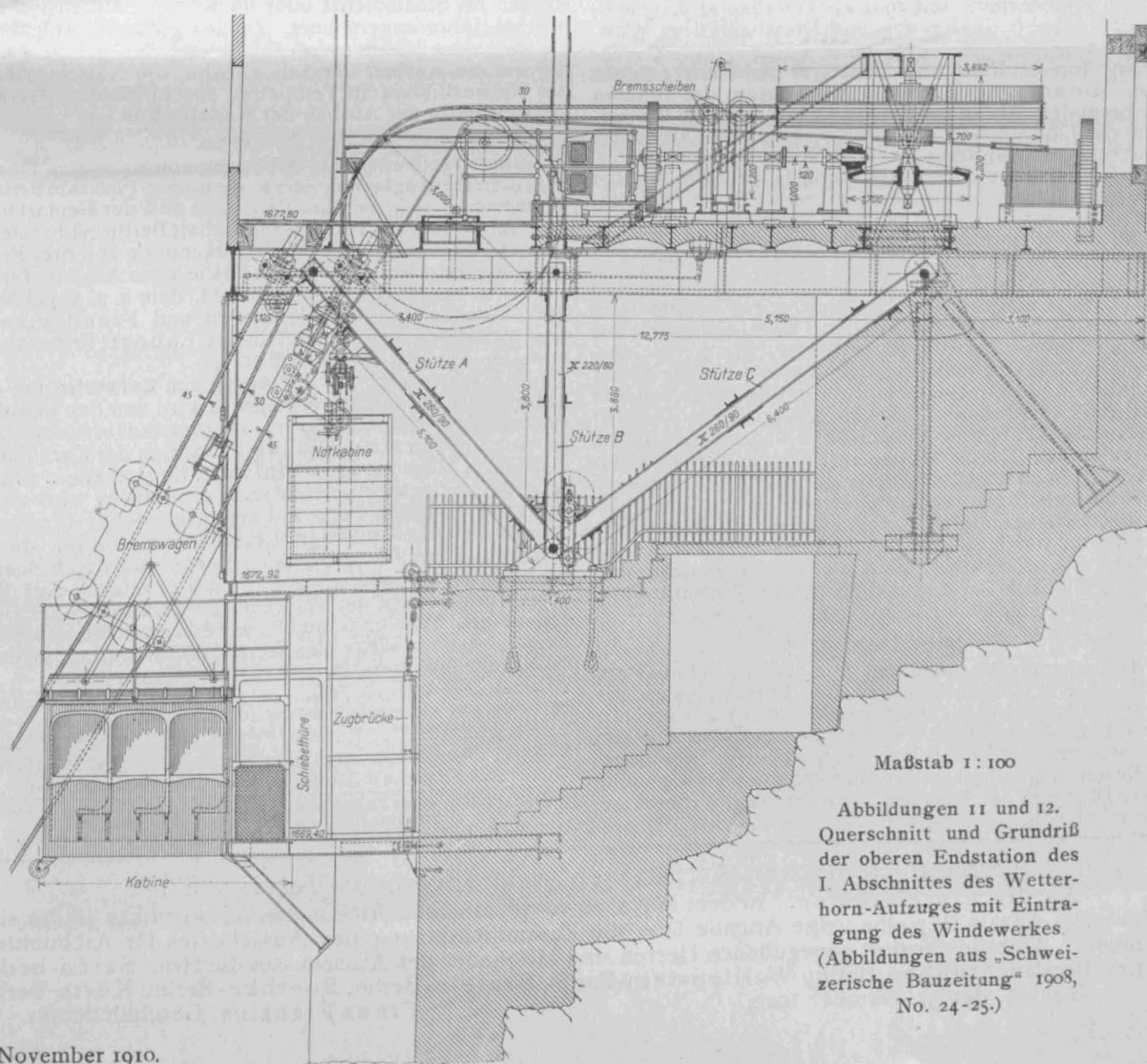
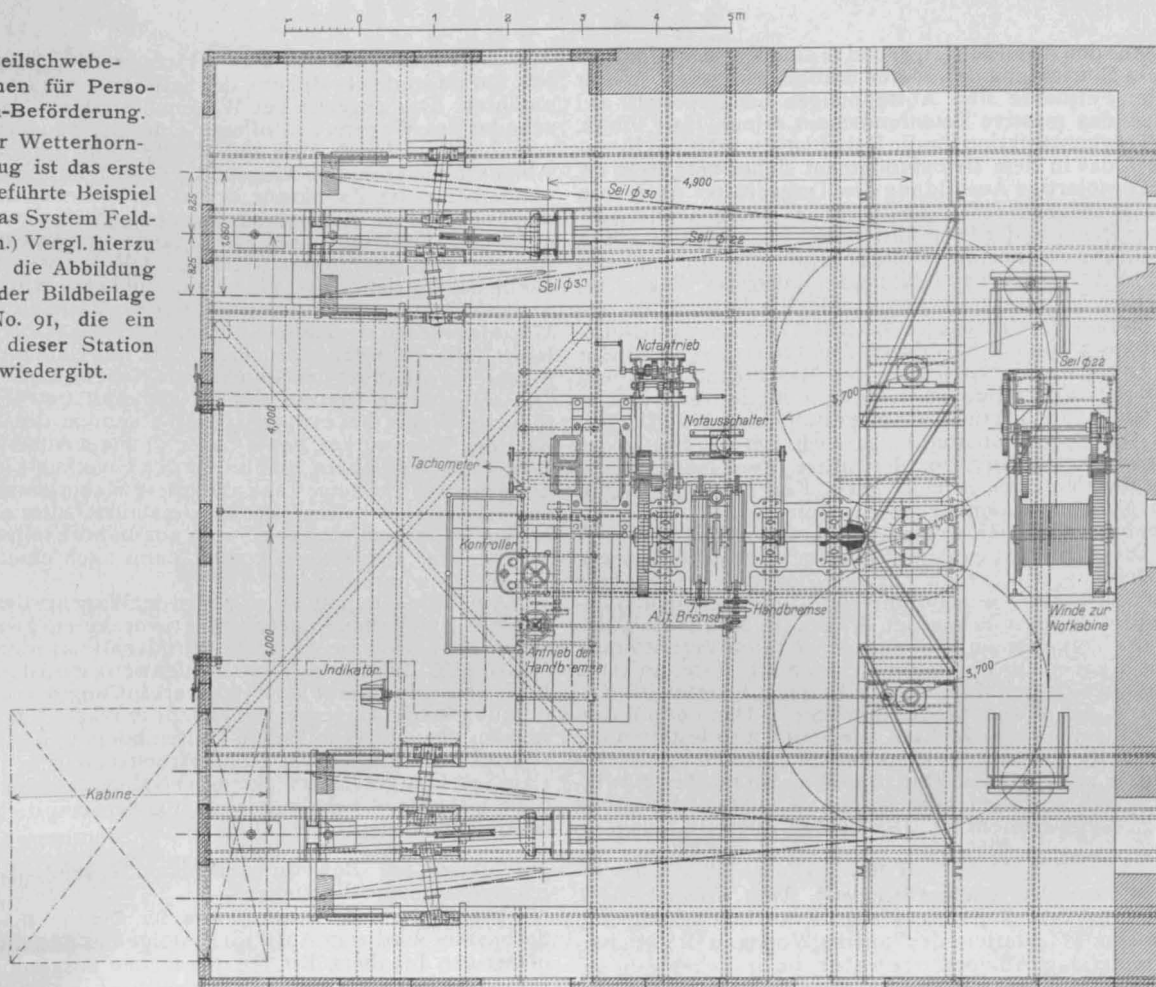
Die Eigenart der Feldmann patentierten Seilschwebbahn beruht einmal in der Anordnung der Tragseile, außerdem in der Vorrichtung zur Anspannung derselben. Die Tragseile *S*₁ und *S*₂ (Abbildung 8) für jeden Wagen sind doppelt und zwar übereinander angeordnet, wodurch eine große Standsicherheit des Laufwagens erzielt wird. Wie bei den bekannten deutschen Luftseilbahnen für Güterbeförderung⁴⁾ werden zwei Wagen angewendet, die sich gegenseitig das Gleichgewicht halten, aber durch zwei Zugseile *Z* miteinander verbunden sind, die über Seilräder laufen, welche von einem Windwerk angetrieben werden. Die Tragseile sind nur am oberen Ende festgehalten; am unteren Ende dagegen laufen sie unter Zwischenschaltung Gall'scher Ketten über Rollen in einen Schacht und sind durch ein in diesem hängendes Gewicht *Q* belastet, das sie in gleichmäßiger Spannung hält, ihnen aber dabei die Möglichkeit läßt, unter der Einwirkung der wandernden Last die entsprechende Lage einzunehmen. Durch die besondere Anordnung der Aufhängung des Spannungsgewichtes *Q*, vergl. Abbildung 9, ist außerdem Vorsorge getroffen, daß bei einer etwaigen außergewöhnlichen Längung eines der Tragseile durch Materialfehler oder sonstige Umstände selbsttätig eine

Form zusammengefügt sind, d. h. derart, daß das Seil im Außen wie ein glatter massiver Stab erscheint. Die Seile besitzen eine Bruchfestigkeit von 154,3 t, haben also bei 13,8 t Höchstbelastung elffache Sicherheit. Die aus 90 Drähten nach Lang's Patent geflochtenen Zugseile haben 29 mm Durchm. und 2,8 kg/m Gewicht. Es sind 2 Zugseile in 1,65 m wagrechtem Abstand angeordnet, die von einem Wagen zum anderen gehen und bei 43,75 t Bruchfestigkeit, 2,5 t Belastung bei gewöhnlichem Betrieb, 17,5 fache Sicherheit besitzen. Die Tragkabel sind an den Konsolen des Traggerüsts der oberen Station (vergl. die Konstruktionszeichnungen Abb. 11 und 12 und das Bild der oberen Station auf Bildbeilage zu No. 91) befestigt, und zwar derart, daß die Kabelenden, ohne Hin- und Herbiegungen zu erleiden, sich in der lotrechten Ebene in der den Belastungen des Tragkabels entsprechenden Lage einstellen können. Zu dem Zweck ist der Verschlußkopf des Kabelendes in einem Stahlstück gelagert, das nach unten konvex nach einem Kreisbogen abgerundet ist und auf einem entsprechend konvex gestalteten Lagerklotz ruht, der an den Tragkonsolen befestigt ist. Zwischen die beiden gekrümmten Lagerflächen sind Stahlwalzen eingeschaltet. Das Kabelende kann sich also in der lotrechten Ebene entsprechend schräg stellen. Jedes Ende der 4 Tragkabel für die beiden Wagenbahnen ist so befestigt.

²⁾ Vergl. „Deutsche Bauzeitung“ Jahrg. 1902, S. 658 ff.
³⁾ Die Erfindung ist außerdem in Deutschland, Oesterreich, Frankreich, Italien und den Vereinigten Staaten unter der Bezeichnung „Feldmann's Bergaufzug“ patentiert. Vergl. hierzu auch D. R. P. No. 221 377 (v. H. Peter in Zürich).
⁴⁾ Vergl. des Verfassers Aufsatz „Luftseilbahnen“ in der Zeitschrift „Der Industriebau“ 1910, S. 185 ff. (August-Heft).

⁵⁾ Die untere Station des Aufzuges „Oberer Gletscher“ liegt 1257 m über dem Meer, die vorläufige Endstation „Enge“ 1677 m. Der Aufzug wird im Sommer vormittags von 7¹/₂—12 Uhr, nachmittags von 1—7 Uhr betrieben. Alle 30 Minuten eine Fahrt, im Bedarfsfalle mehr. Fahrzeit: 7¹/₂—8¹/₂ Minuten bei 1,3 m (i. M. 1,25 m) Fahrgeschwindigkeit. Fahrpreise: einfache Fahrt 3,5, Hin- und Rückfahrt 5 Frcs., Kinder und Soldaten die Hälfte. Der Aufzug wird von der Jungfraubahn-Gesellschaft betrieben.

(Der Wetterhorn-Aufzug ist das erste ausgeführte Beispiel für das System Feldmann.) Vergl. hierzu auch die Abbildung auf der Bildbeilage zu No. 91, die ein Bild dieser Station wiedergibt.



Abbildungen 11 und 12.
Querschnitt und Grundriß
der oberen Endstation des
I. Abschnittes des Wetter-
horn-Aufzuges mit Eintra-
gung des Windwerkes.
(Abbildungen aus „Schwei-
zerische Bauzeitung“ 1908,
No. 24-25.)

Aus den Abbildungen 11 und 12 sind Konstruktion und innere Einrichtung der oberen Station ersichtlich. An der steilen Felshalde sind Abtreppungen ausgesprengt, auf denen das massive Betonfundament seinen Halt findet. Die Tragkonstruktion für die Kabel ist ein kräftiges Eisen gerüst, das in dem Betonfundament sicher verankert ist. Die konsolartige Ausbildung des Traggerüstes nach vorn ist angeordnet worden, um nicht zu weitgehende Aus sprengungen in der Felswand vornehmen zu müssen. Wie Abbildung rechts auf der Bildbeilage zu No. 91 zeigt und auch Abb. 12 erkennen läßt, landet daher der Wagen frei über dem Abgrund schwebend an der Vorderfront der oberen Station. Das Traggerüst für jede Tragkabelgruppe besteht aus 3 Bindern, von denen der eine ein Doppelbinder ist. Durch die Deckenbalken des Maschinenraumes und besondere Verstreben werden die Binder versteift. Um das Gerüst noch standfester zu gestalten, sind die Decken und Wände des oberen Aufbaues hinter der Stütze des Traggerüstes massiv, vor der Stütze, also auf dem freischwebenden Arm, in Holz bzw. Fachwerk ausgeführt. Den Maschinenraum deckt ein sturmsicheres Dach aus Eisenbalken mit Holzzementdecke.

Die Abbildungen 11 und 12 zeigen auch die Antrieb-Vorrichtung der beiden Zugseile, für welche ebenfalls zwei Seilscheiben angeordnet sind, die je 6 Seilrillen besitzen. Die Zugseile sind am Wagen (in ähnlicher Weise wie die Tragseile am Spanngewicht) durch Vermittelung eines Wagebalkens befestigt, der sich schief stellen kann, sobald ein Zugseil durch kleine Ungenauigkeiten der Rillen usw. sich etwas rascher aufwickelt. Dann erhält dieses Seil zunächst mehr Last, preßt sich also fester an die Seilscheibe an, während das andere Seil sich nun lockerer, d. h. mit größerem Durchmesser, also rascher aufwickelt, sodaß bald wieder die gleiche Stellung und Belastung der Zugseile erreicht ist. Die beiden Zugseile laufen im

Maschinenhaus zunächst über schief gestellte Ablenkrollen, um sie an der Peripherie der Seilscheiben zusammenzuführen. Die Zugseile des Wagens I sind von der Seilscheibe des Wagens I in offener Umschlingung zu Seilscheibe II, nochmals über Seilscheibe I und dann zu den Ablenkrollen II und zu Wagen II geführt. Die Seilscheiben haben einen Zahnkranz, in den ein zwischen den beiden Seilscheiben stehendes Zahnrad eingreift, das mittels eines konischen und eines Stirn-Zahnradpaars seinen Antrieb vom Elektromotor erhält. Auf der wagrechten Welle des Antriebes sitzt eine Hand- und eine selbsttätige Sicherheitsbremse. Erstere dient nur zur Feststellung des Windwerkes in der Haltstellung; als Bremse während der Fahrt, falls ohne Arbeitsaufwand, d. h. mit Uebergewicht, gefahren wird, dient der Gleichstrom-Nebenschluß-Motor. Die selbsttätige Bremse soll in Tätigkeit treten bei zu schneller Fahrt, bei etwaigem Durchbrennen des Motors oder des Triebwerkes, bzw. bei zu dichtem Anfahren des Wagens an die obere Station infolge Unaufmerksamkeit des Führers. Letzterer kann aber diese Sicherheitsbremse auch selbst einschalten. Ein Maximalausschalter schaltet bei zu hoher Spannung den Strom aus und die selbsttätige Bremse ein. Der Wagen kommt dann nach einem Weg von rd. 2 m zum Stillstand.

Am Ende seiner Bewegung wird der Wagen in der Regel dadurch angehalten, daß er etwa 4 m vor seinem gewöhnlichen Haltepunkt einen Hebel berührt, der alsdann den Motor auf vollen Widerstand schaltet. Stufenweise wird darauf der Widerstand durch eine am Windwerk in Gang gesetzte Vorrichtung wieder ausgeschaltet, sodaß der Wagen schließlich stets an derselben Stelle zum Halten kommt. Bei ungünstigster Belastung ist der größte Arbeitsbedarf 45 PS. bei 1,2 m/Sek. Fahrgeschwindigkeit (der Nebenschlußmotor hat 70 PS.). Das Triebwerk läuft sehr ruhig, der Gang der Wagen ist ein außerordentlich sanfter. — (Fortsetzung folgt.)

Tote.

Ministerialrat Adalbert Stengler †. Am 1. November d. J. ist in München nach langwieriger Krankheit der Ministerialrat im Ministerium des Inneren, Vorstand der Wasserkraftabteilung, Adalbert Stengler, im 61. Lebensjahr gestorben. Stengler gehörte der obersten Baubehörde genannten Ministeriums seit 1904 als Oberbaurat an, nachdem er vorher als Regierungs- und Kreisbaurat der Wildbach-Sektion Kempten vorgestanden und dort die Durchführung interessanter und wichtiger Arbeiten geleitet hatte. Als am 1. April 1908 im Ministerium des Inneren eine besondere Abteilung für die Ausnutzung der Wasserkräfte des Landes geschaffen wurde, erhielt Stengler unter gleichzeitiger Beförderung zum Ministerialrat deren Leitung. Die Aufgabe dieser Abteilung ist eine vielseitige: zunächst das eingehende Studium der in Bayern vorhandenen Wasserkräfte, ihre Ausnutzungsmöglichkeit in technischer und wirtschaftlicher Beziehung, die Auswahl der für den Staat selbst verwendbaren Kräfte, die Aufstellung von Entwürfen für diese und schließlich die Prüfung von privater Seite eingereichter Entwürfe, sowie die Beratung der Industrie bei Fragen dieser Art. Unter Stengler's tatkräftiger Leitung hat die Wasserkraftabteilung eine ausgedehnte Tätigkeit entwickelt, deren praktischer Erfolg durch die Ungunst der wirtschaftlichen Lage, insbesondere auch der bayerischen industriellen Verhältnisse, bisher allerdings wohl nicht in dem erhofften Maße zum Ausdruck gekommen ist. Die Staatsbauverwaltung hat in dem Verstorbenen einen technisch hervorragenden, pflichttreuen und arbeitsfreudigen Beamten verloren. Wir selbst schulden ihm noch besonderen Dank für die bereitwillige Unterstützung bei der Berichterstattung über den Walchensee-Wettbewerb, dessen Vorbereitung und mühevollen Vorprüfung ebenfalls zu den Aufgaben der Wasserkraftabteilung unter Stenglers Leitung gehört hat. —

Vermischtes.

Techniker als Bürgermeister. Die Stadtgemeinde Dortmund schreibt die Stelle des zweiten Bürgermeisters aus. Als Bedingung für die Bewerber sind nur akademische Vorbildung und Bewährung im Staats- oder Kommunaldienst gestellt, sodaß also auch früheren Technikern die Bewerbung offen steht. Wir verfehlen daher nicht, unsere Leser auf die Ausschreibung der Stelle aufmerksam zu machen, die mit einem Gehalt von 12—15000 M. aus-

geschrieben ist. Bewerbungen bis 15. November an den Stadtverordneten-Vorsteher. —

Die Stelle eines Stadtbaurates für Tiefbau in Berlin-Schöneberg wird zum April 1911 infolge des Abganges des bisherigen Inhabers, Brt. Gerlach, neu ausgeschrieben. Gehalt 12000, nach 3 Jahren 13000 M. Bei der Pension werden im Staatsdienst oder im Kommunaldienst zugebrachte Jahre angerechnet. Zu den größeren Aufgaben, die dem neuen Stadtbaurat zufallen würden, gehören u. a. der weitere Ausbau der Schnellbahn, die Aufschließung des südwestlichen an Tempelhof anschließenden Geländes der Stadt, der Ausbau der Kanalisation. —

Wettbewerbe.

Einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die künstlerische Ausgestaltung des Rüdesheimer-Platzes in Berlin-Wilmersdorf, zwischen der Ringbahn und der Gemarkung Steglitz, erläßt die „Terraingesellschaft Berlin-Südwesten“ zum 15. Jan. 1911. Ueber die Zuerkennung von drei Preisen von 3000, 2000 und 1000 M. sowie über Ankäufe für je 500 M. entscheidet ein Preisgericht, dem u. a. angehören die Gartendirektoren Brodersen und Freudemann, Stadtbrt. Herrnring, Geh. Ob.-Brt. Launer, Fritz Stahl und Geh. Ob.-Brt. Dr. Stübben. —

Ein Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Anlage eines Nordparks in München wird von den künstlerischen Kreisen der bayerischen Hauptstadt erstrebt. Der im Ausmaß von etwa 30 Tagwerk nördlich der Karl Theodor-Straße liegende Park wird nicht für sich allein zu betrachten und zu behandeln sein, sondern es wird auch nötig werden, den Park und seine Umgebung in gegenseitige Verkehrs- und künstlerische Beziehungen durch Anlage der Straßen und der Parkwege und durch Beeinflussung der Bebauung am Parkrand zu setzen. Aus diesem Grunde reicht die Tätigkeit der Verwaltung der Gartenanlagen Münchens nicht aus, es empfiehlt sich vielmehr, auf dem Wege des freien Wettbewerbes weitere Kreise für die interessante Aufgabe heranzuziehen. —

Inhalt: Der Neubau des Reichsmilitärgerichtes am Lietzensee in Charlottenburg. (Schluß) — Seilschwebbahnen f. Personenbeförderung. (Forts.) — Tote. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Verb. Deutsch. Arch.- u. Ing.-Ver.

Hierzu eine Bildbeilage: Der Neubau des Reichsmilitärgerichtes am Lietzensee in Charlottenburg.

Verlag der Deutschen Bauzeitung G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine E. V.

An die Einzelvereine! In dem in No. 86 veröffentlichten Arbeitsplan für 1910/1911 findet sich leider unter Absatz II, 7 eine irrtümliche Angabe über die Zusammensetzung des Ausschusses für Architekten-Kammern. Anstelle der dort angegebenen Herren sind Mitglieder des Ausschusses die Hrn.: Saran-Berlin, Henry-Breslau, Stübben-Berlin, Wolfenstein-Berlin, Brurein-Berlin, Boethke-Berlin, Körte-Berlin. Berlin, den 31. Oktober 1910. Franz Franzius, Geschäftsführer.



EILSCHWEBE-BAHNEN FÜR PERSONENBEFÖRDERUNG. * BAUABSCHNITT I DES WETTERHORN-AUFZUGES. * ANSICHT DES BREMSWAGENS MIT KABINE UND TRAGEGERÜST DER OBEREN STATION. * (NACH SCHWEIZ. BAUZEITUNG 1908, NO. 24-25.). * * * DEUTSCHE BAUZEITUNG XLIV. JAHRGANG * 1910 * NO. 91. *

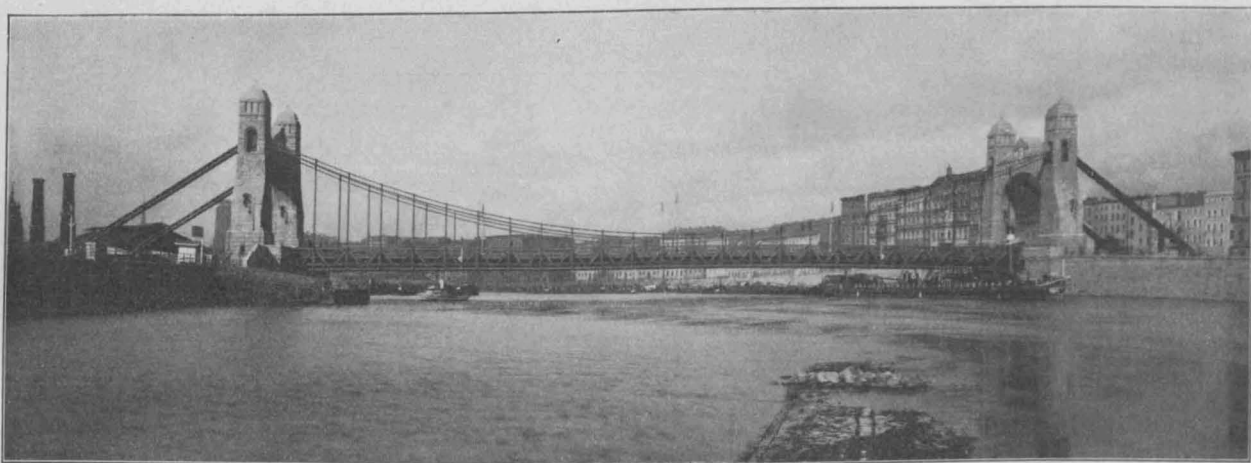


Abb. 1. Gesamtansicht der neuen Kaiser-Brücke über die Oder bei Breslau. (Nach einer Aufn. von A. Pichler in Breslau.)

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRGANG. NO. 91. BERLIN, 12. NOVEMBER 1910.

Die Kaiserbrücke über die Oder in Breslau.



Vnter den neuen Strombrücken in Deutschland nimmt die Kaiser-Brücke über die Oder in Breslau, über deren Verkehrs-Uebergabe und allgemeine Anordnung wir schon kürzlich¹⁾ berichten konnten, insofern eine Sonderstellung ein, als für sie das in Deutschland bisher nur selten vorkommende System der versteiften Hängebrücke angewendet worden ist. Von den wenigen vorhandenen deutschen Beispielen dieser Art, unter denen die von Kübler 1898 über die Argen bei Langenargen erbaute Hängebrücke von 75 m Spannweite wohl die bedeutendste ist, unterscheidet sich die neue Breslauer Brücke sowohl durch ihre größere Spannweite von 126,6 m v. M. z. M. Aufhängepfeiler, wie durch die besondere Ausbildung des Hängegurtes, der nicht, wie in Langenargen, als Kabel ausgebildet, oder wie in anderen Fällen aus durch Bolzen verbundenen Augenstäben zusammengesetzt ist, sondern aus durchlaufend vernieteten, biegsamen Flachbändern hergestellt wurde. Auch sonst zeigt die Konstruktion bemerkenswerte Einzelheiten und die Ausführungsweise bietet besonderes Interesse.

Die nachstehenden Ausführungen werden sich auf die wichtigsten Punkte der Konstruktion der Brücke beschränken. Wir stützen uns dabei mit Genehmigung des Magistrates der Stadt Breslau auf die von diesem kürzlich veröffentlichte Denkschrift über den Brückenbau, sowie auf Abbildungsmaterial, das wir teils der städt. Bauverwaltung, teils der Firma Beuchelt & Co. in Grünberg i. Schles.²⁾ verdanken, welch' letztere den eisernen Ueberbau ausgeführt und in den Einzelheiten z. T. selbständig durchgebildet hat. Eine ausführlichere Veröffentlichung, die sich besonders auch mit der interessanten Ausführung, namentlich der mächtigen Ankerpfeiler befassen wird, ist uns von der Bauverwaltung selbst zugesagt und wird später folgen.

Die Brücke bezweckt eine bessere Verbindung der aufblühenden Scheitniger Vorstadt mit dem Stadt-Inneren, das man von ersterer aus bisher nur auf großen Umwegen erreichen konnte. Sie überschreitet den Fluß da, wo am linken Ufer die Straße „Am Ohlau-Ufer“ an den Flußlauf herantritt und liegt in der Achse des langen, z. T. jetzt erst durchzuführenden Straßenzuges der Kaiser-Straße, an deren Ende dann die Fürstenbrücke über die alte Oder den Weg zum Scheit-

niger Park und den anderen Anlagen auf diesem Ufer der Oder eröffnet. Daß zur Gewinnung von Plänen für das Brückenbauwerks. Z. ein Wettbewerb ausgeschrieben wurde, aus dem der Entwurf einer versteiften Hängebrücke, Verf. Reg.-Bmstr. Dr.-Ing. E. Weyrauch in Berlin und Reg.-Bmstr. M. Mayer in Hamburg, siegreich hervorging, haben wir bereits in No. 88 erwähnt, auch daß dieser Entwurf die Grundlage bildete für die weitere Bearbeitung durch die städtische Bauverwaltung.

Die Gesamterscheinung der Brücke im Stadtbilde geht aus unserem Kopfbild Abbildung 1 hervor, während Abbildg. 2 S. 735 die architektonische Ausbildung der ganz in Stein hergestellten zu einem Portal verbundenen Kettenpfeiler erkennen läßt. Abbildung 3 zeigt das System des eisernen Ueberbaues, in dem auch die Umrißlinien der Pfeilerbauten angedeutet sind.

Die Brücke überschreitet, den Forderungen der Oder-Strombauverwaltung folgend, den Strom in einer einzigen Oeffnung von 112,5 m lichter Weite, mit Unterkante Konstruktion in Brückenmitte 3,98 m über höchstem schiffbarem Wasserstande liegend. Sie bietet dann in 66,67 m Breite noch 3,7 m, in 100 m Breite noch 3,35 m lichte Durchfahrthöhe über diesem Wasserstande. Die Fahrbahn liegt im Brückenscheitel 5,06 m über dem höchsten schiffbaren Wasserstande. An das nach einer Parabel gestaltete Gefälle der Fahrbahn auf der Brücke schließen sich beiderseits Rampen von 1 : 50 m. Das bedingte eine Aufhöhung der Straßen an den Ufern bis zu 2,5 m und damit eine weitgreifende, kostspielige Umgestaltung der beiderseits anschließenden Straßenzüge.

Die Brücke hat 18 m Gesamtbreite zwischen den Geländern erhalten, davon 11 m für den Fahrdamm, je 3,5 m für die beiderseitigen Bürgersteige. Die Entfernung der Aufhängetürme für die Kette ergab sich zu 126,6 m v. M. z. M. Das Pfeilverhältnis ist rd. 1 : 10. Die etwas steile Führung der Rückhaltketten, für die in dem Wettbewerbs-Entwurf eine günstigere, flachere Neigung vorgesehen war, ist bedingt durch Rücksicht auf einige nahe an das Ufer herantretende Gebäude, die man erhalten wollte. Dicht über der Straßenoberfläche sind die Rückhaltketten scharf in senkrechter Richtung nach abwärts geführt, um sie mit den mächtigen Fundamenten zu verankern, die unter ungünstigster Belastung der Brücke einen Zug von 2590 t auf jeder Seite aufzunehmen haben. Der in Abbildung 3 in den Umrißlinien angedeutete Ankerklotz hat dementsprechend eine Abmessung von 29 m Breite zu 13,2 m Länge zu 10 m Höhe erhalten. Er ist aus Beton mit Eisengerippe hergestellt und wiegt 3500 t. Gegen die Fundamente der Aufhängepfeiler ist der Ankerkörper

¹⁾ Vergl. Deutsche Bauzeitung, No. 88, Seite 711.

²⁾ Letztere Abbildungen erhielten wir durch die freundliche Vermittlung des Reg.-Bmstrs. C. Bernhard in Berlin.

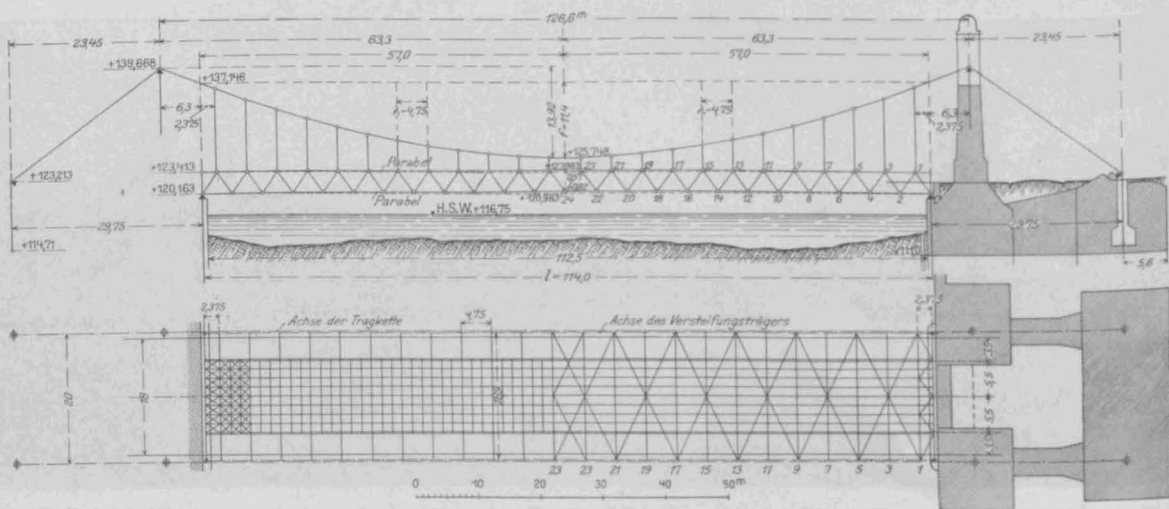


Abbildung 3. Eisernes Tragwerk der Kaiserbrücke in Breslau.

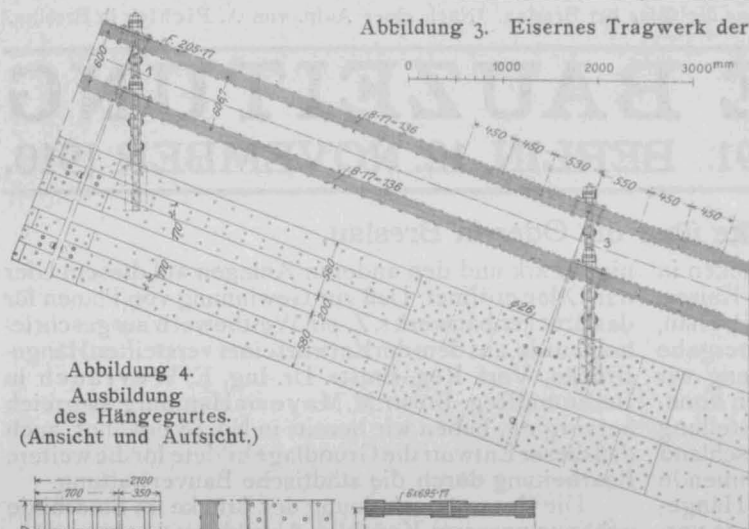
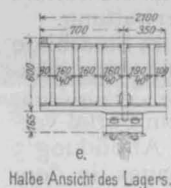


Abbildung 4. Ausbildung des Hängegurtes. (Ansicht und Aufsicht.)



Halbe Ansicht des Lagers.

Abbildung 5. Aufhängung der Fahrbahn an dem Kettengurt.

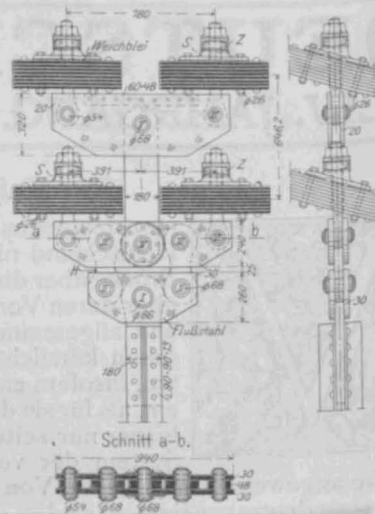


Abbildung 6. Ausbildung des Lagers auf den Kettenpfeilern.

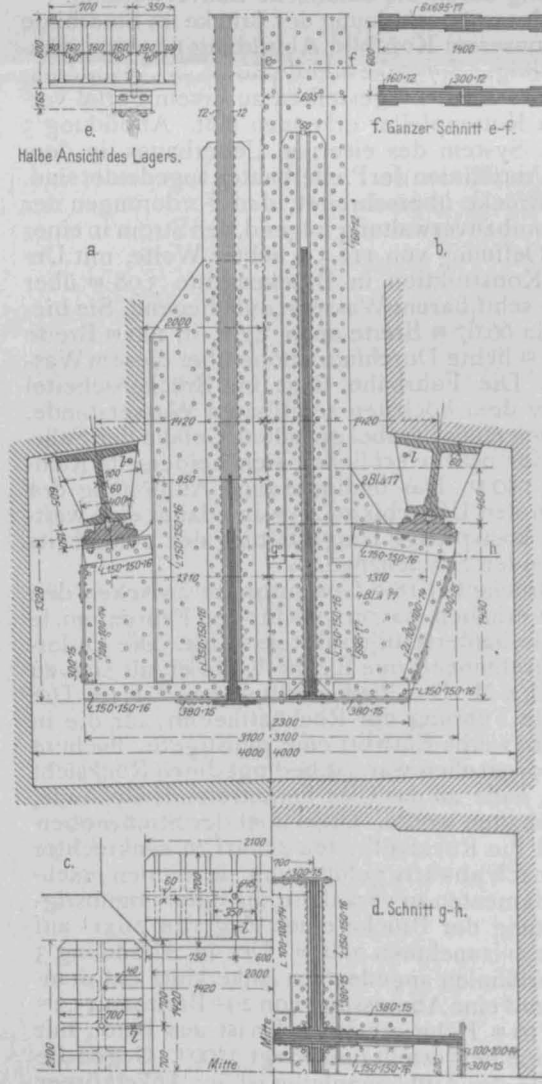


Abbildung 7. Unteres Ende der Ankerkette (zwei halbe Ansichten).

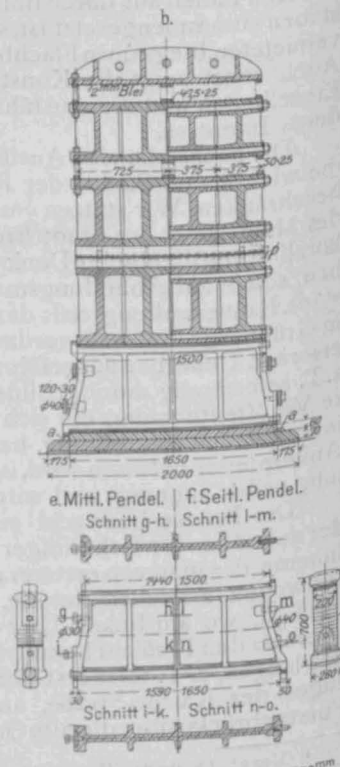
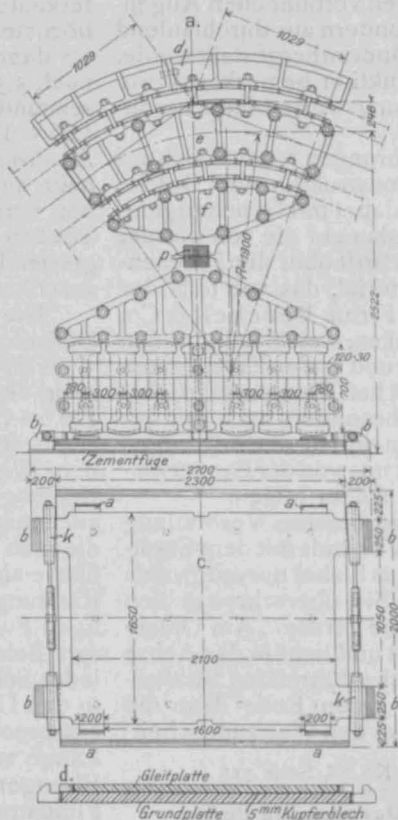


Abbildung 8. Mittl. Pendel. Schnitt g-h. Schnitt l-m.

Abbildung 9. Seith. Pendel. Schnitt i-k. Schnitt n-o.

noch durch schmale Verbindungsstücke in Stampfbeton abgesteift, sodaß der Widerstand gegen Gleiten in der wagrechten Ebene noch erhöht ist.

Das eiserne Tragwerk der Brücke ist berechnet unter Zugrundelegung einer Verkehrslast von 400 kg/qm , während die Fahrbahnteile den vorkommenden schwersten Einzellasten in ihren Abmessungen entsprechen. Für die Ketten wurde als größte zulässige Spannung 1320 kg/qcm , für die Fahrbahnkonstruktion 900 kg/qcm zugelassen. Das Material der Eisenkonstruktion ist Flußeisen, für die mächtigen Lagerkörper Gußstahl.

Eigenartig ist die Ausbildung der Kette, die aus vier Flachbandgruppen zusammengesetzt ist, und die Aufhängung der Fahrbahnkonstruktion an diesen Bändern in der Weise, daß eine gleichmäßige Verteilung der Last auf den gesamten Querschnitt der Kette gesichert ist. Im ursprünglichen Entwurf war ein genietetes Kastengurt mit fest eingewinkelten Hängestangen vorgesehen. Mit Rücksicht auf die großen Nebenspannungen, die in einer derartigen Konstruktion bei Formänderungen infolge wechselnder Last und Tempe-

stange, an welcher die Fahrbahnkonstruktion aufgehängt ist, wiederum gelenkig an den unteren Waggelbalken des Hängegurtes angreift.

Die Kette ist auf den beiden Kettenpfeilern wie an der Stelle, wo die Rückhaltkette aus der schrägen Richtung in die Lotrechte übergeführt ist, auf mächtige Lagerböcke gestützt, deren Konstruktion in fast gleicher Weise erfolgen konnte. Das Lager auf dem Kettenpfeiler hat eine Gesamthöhe von $3,15 \text{ m}$ und eine Grundplatte von $2,3 \cdot 2 \text{ m}$, also derartige Abmessungen erhalten, daß die Ausführung nur in mehreren durch Bolzen zusammengeschraubten Stücken möglich war. Das etwas unsymmetrische Lager auf dem Kettenpfeiler ist in Abbildung 5 dargestellt. Es besteht aus der Grundplatte, den auf ihr ruhenden Pendeln, dem unteren Sattelstück, welches den Kippzapfen trägt, dem darauf ruhenden Sattelstück, welches sich der Form des unteren Kettengurtes anpaßt, einem Zwischenstück, das sich zwischen die beiden Kettengurte einschiebt und einem oberen Sattelstück, das den oberen Kettengurt umfaßt. Die vier letzt genann-



Abbildung 2. Ansicht der neuen Kaiserbrücke in Breslau vom Ufer aus gesehen. (Aufnahme von A. Pichler in Breslau.)

raturänderungen entstehen müssen, hat man aber die in Abbildungen 4 und 5 dargestellte Ausbildung der Kette und Aufhängung der Hängestangen vorgezogen, die von der Firma Beuchelt & Co. (Ob.-Ing. Reg.-Bmstr. Thomas) in Vorschlag gebracht wurde.

Danach besteht die Kette aus 4 Bandgurten, von denen je 2 in 780 mm Entfernung neben- und 646 mm übereinander angeordnet und aus je 6 Flachblechen von 580 mm Breite und 17 mm Stärke zusammengesetzt sind. Der Gesamtquerschnitt beträgt dann rd. 2366 qcm , wovon allerdings ein beträchtlicher Prozentsatz für Niete abzuziehen ist. Die Kette hat als größte Zugkraft in der Mitte 2111 t aufzunehmen, wovon 1540 t auf Eigengewicht, 501 t auf Verkehrslast, 57 t auf Wärmespannungen entfallen. Die Hängegurte wiegen einschl. der Anker 1040 t , d. i. mehr als die Hälfte des gesamten Flußeisengewichtes. Die gleichmäßige Belastung der vier Teile der Kette ist dadurch erreicht, daß an lotrechten Bolzen, die durch die Bandgurte hindurchgesteckt sind und mit ihren oberen Muttern auf besonders geformten Unterlagsplatten ruhen, zwei wagrechte Balken gelenkig aufgehängt sind, die unter sich durch eine ebenfalls gelenkig angeschlossene senkrechte Lasche verbunden sind, während die Hänge-

ten Stücke sind fest miteinander verbolzt. Das Sattelstück kann sich also bei Bewegungen der Kette drehen, während die Pendel bei Temperaturänderungen eine geringe Wälzbewegung machen und sich schräg stellen können. Der Kippzapfen hat auf 3 cm Breite den gesamten Auflagerdruck von 2390 t aufzunehmen und erfährt dabei Beanspruchungen bis 6000 kg/qcm . Er ist aus geschmiedetem Stahlguß hergestellt.

Abbildung 6 gibt schließlich die Verankerung der Kette wieder. Die Kettengurte sind zu einem kreuzförmigen Kastenquerschnitt zusammengenietet, an den seitlich noch Konsolen angeschlossen sind. Zwischen diese und die Decke der Ankerkammer sind Stahlguß-Lagerkörper eingeschaltet, die ihren Druck auf in den Beton eingebettete Granitquader abgeben.

Die Brückentafel ist gebildet aus 21 m langen, etwa $1,8 \text{ m}$ hohen und $13,5 \text{ t}$ schweren Querträgern, die mittels der Hängestangen an ihren Endpunkten an den Kettengurten aufgehängt sind, sodaß also die Brückenbahn von den Ketten nicht durchschnitten wird. Das ist im Interesse des Querverkehres natürlich vorteilhaft, bedingt aber eine schwere Fahrbahnkonstruktion. Zwischen die Querträger sind Längs- und sekundäre Gurtungen aus I-Balken genietet, auf denen ein Buckel-

Plattenbelag ruht. Die Fahrbahndecke besteht aus einer Betonunterbettung mit wasserdichtem Zement-Abstrich, darüber Holzpflaster. Die Fußwege sind mit Eisenbetonplatten abgedeckt.

Die Versteifung der Kette gegen den Einfluß der beweglichen Lasten ist durch einen etwa 3^m hohen Fachwerkbalken bewirkt, dessen Gliederung aus Abbildung 3 ersichtlich ist. Er hat eine Stützweite von 114^m, das Verhältnis der Höhe zur Länge ist also rd. 1 : 38. Das Eisengewicht der beiden Versteifungsträger ist 280^t, d. s. rd. $\frac{1}{4}$ des Gewichtes der beiden Ketten. Das Gesamtgewicht des ganzen eisernen Ueberbaues ist 2000^t Flußeisen, 300^t Flußstahlguß. Sehr interessant sind die Auflagerung und die Verankerung des Versteifungsträgers und des Windverbandes am längsbeweglichen Auflager. Es kann auf diese Anordnungen hier nicht näher eingegangen werden.

Die architektonische Ausgestaltung der Brücke, die eine Bereicherung des Stadtbildes von Breslau bildet, ist aus den Abbildungen 1 und 2 ersichtlich. In eleganter Linienführung spannt sich die Brücke über

den Strom. Von kräftigen, in romanisierenden Formen gehaltenen Steinportalen werden die von der Seite her außerordentlich leicht erscheinenden Ketten gestützt. Auf eine architektonische Betonung der Ankerkörper durch Aufbauten ist verzichtet worden, wie die Denkschrift sagt, weil alle Versuche nach dieser Richtung „weniger gute Lösungen dargestellt haben“. Wie aus Abbildg. 2 namentlich ersichtlich ist, hat man die zum Anker umgebogene Enden der Kette nebst dem über der Straßenfläche liegenden Umleitungslager unverhüllt gezeigt. Für den Laien kommt der konstruktive Gedanke hier trotzdem nicht klar zum Ausdruck, das ästhetische Empfinden bleibt aber unbefriedigt.

Bezüglich der Kosten und der Mitarbeiter bei Entwurf und Bau verweisen wir auf unseren kurzen Bericht in No. 88. Weitere Mitteilungen über das Bauwerk, das die neueste Ausführung einer Kettenbrücke darstellt und in seinen Einzelheiten außerordentlich sorgfältig durchgebildet ist, insbesondere auch über seine Ausführung, behalten wir der späteren Veröffentlichung von berufener Seite vor. —

Seilschwebbahnen für Personenbeförderung. Von Professor M. Buhle in Dresden. (Fortsetzung.) Hierzu eine Bildbeilage.

5. Die Feldmann'schen Berg-Seilaufzüge usw.

(Fortsetzung.)

A. Der Wetterhorn-Aufzug. I. Bauabschnitt. (Schluß.)

Der Wagen ist auf der Bildbeilage dargestellt, und zwar am unteren Ende der Bahn in der schwächsten Steigung laufend. In den steileren Steigungen schneiden die Tragseile in die Wagenkabine ein, die dementsprechend an der Tal-seite aufgeschlitzt ist, sodaß sie in zwei Abteile zerfällt, die zusammen 16 Personen (zulässig wären etwa 20 Personen) fassen, von denen acht Sitzplätze finden. Die Wagen haben 3,2^m Breite bei 2,5^m Tiefe; an der Bergseite ist noch eine Plattform für den Führer bzw. für das Ein- und Aussteigen vorgesehen. Zu letzterem Zweck wird an der oberen Station auf die Plattform ein Steg übergeschoben, der ganz mit Segeltuch überspannt ist, damit die Fahrgäste nicht durch den Schlitz zwischen Bahnsteigrand und Wagen hinunterblicken können. Das mit Wellblech gedeckte Wagendach ist rings mit Geländer versehen zum Schutz des Führers, falls dieser an dem Bremswagen zu tun hat, an dem die Kabine mit vier Zugbändern aufgehängt ist. Die Kabine wiegt allein 2200^{kg}, der ganze Wagen mit Bremswagen 4100^{kg}, dazu für 16 Personen und einen Führer bei vollbesetztem Wagen 1275^{kg} (Federkraft 6000^{kg}).

Ein sehr wichtiger Teil für die Betriebssicherheit der ganzen Anlage ist der Bremswagen. Seine Ausbildung ist das Werk der L. von Roll'schen Eisenwerke bzw. deren Zweigniederlassung Gießerei Bern. Die auf die Tragseile wirkenden Sicherheitsbremsen müssen selbsttätig wirken, sobald eines der Zugseile reißt, oder wenn gar beide Zugseile reißen sollten. Es treten dann kräftig gespannte Stahlfedern in Tätigkeit, die Keilbacken gegen die Tragseile pressen. Mit der bei Seilbahnen sonst üblichen Bremsung durch die Reibung der Wagenräder war bei dem Wetterhorn-Aufzug, der bis zu 200% Steigung besitzt, und bei der vorher beschriebenen Ausbil-

dung der glatten Tragseile, die noch dazu ständig gefettet werden, nicht auszukommen. Die äußere Erscheinung des Bremswagens ist aus der Bildbeilage zu ersehen, während



Abb. 18. Aussicht von der oberen Station geg. den Vieschergrat. (Aus „Schweiz. Bauztg.“ 1908.)



Abbildung 14. Gesamtentwurf des Wetterhorn-Aufzuges bei Grindelwald.

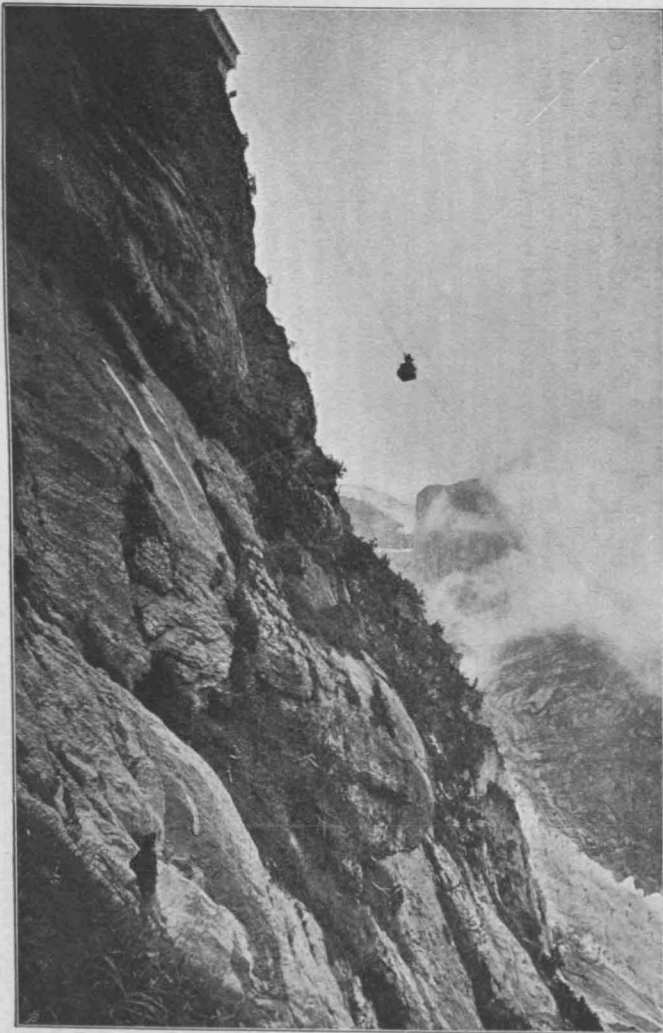


Abbildung 15. Gesamtansicht von der Seite.
Ansichten vom Wetterhorn-Aufzug (System Feldmann), I. Bauabschn.

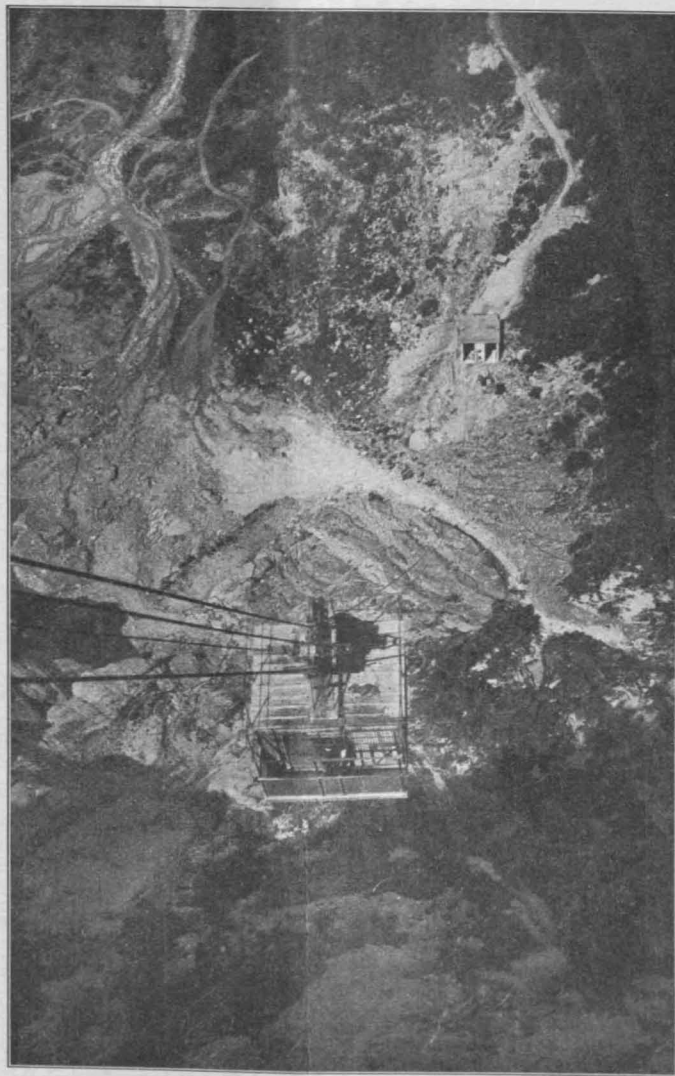


Abbildung 16. Blick von der oberen nach der unteren Station.
Seilschwebbahnen für Personenbeförderung.

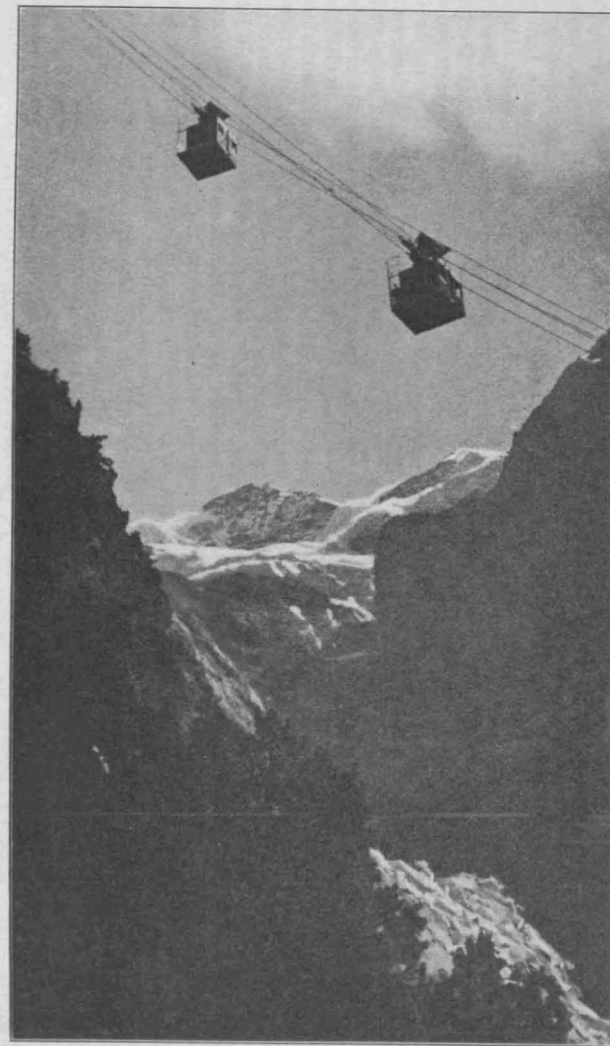


Abbildung 17. Kreuzung der beiden Wagen.
(Abb. 15 und 16 aus „Schweizerische Bauztg.“ 1908 No. 24/25.

die Bremsvorrichtung in Abbildung 13 schematisch dargestellt ist. Die Wirkungsweise ist folgende: Reißt eines der beiden Zugseile ZZ₁, die an dem geteilten, um den Punkt C drehbaren Wagebalken AB angreifen, so drückt die Feder D, die bis dahin durch den Seilzug festgehalten wurde, die Teile A und B auseinander, bewegt damit das Gestänge EFGHJKLh und klinkt durch dieses die Hebel i₁ aus. Damit wird die zweite Feder g frei, die nunmehr die Exzenter ee₁ durch die Hebel ff₁ drehen kann. Dadurch werden die Keile a gegen die Keile a₁ geschoben, sodaß das Seil zwischen beiden, zunächst noch ohne genügenden Druck, festgeklemmt wird. Ein Zurückdrehen der Exzenter durch den Gegendruck der Keile ist dann nicht mehr möglich. Fast unmittelbar nach Auslösung der Hebel i₁ schlägt der Hebel f gegen den Hebel k, wo-

des Zugseiles zurücklegt, nur 0,25 m. Ein so kurzer Bremsweg ist ohne Gefahr natürlich nur in dem vorliegenden besonderen Fall zulässig, wo die durchhängenden Tragseile als Puffer wirken und den Stoß abschwächen. Zur Auslösung der Bremse muß der Führer auf das Dach des Wagens steigen. Die Oeffnung der Bremsbacken mittels besonderer Werkzeuge erfordert nur kurze Zeit. Die Sicherheitsbremse kann im übrigen auch vom Führerstand aus in Tätigkeit gesetzt werden.

Um eine möglichst große Betriebssicherheit zu erzielen, wird der von dem Elektrizitätswerk Grindelwald gelieferte, auf 2400 Volt gespannte Einphasenwechselstrom, der für den gewöhnlichen Betrieb auf 800 Volt Gleichstrom umgeformt wird, zunächst in eine Akkumulatorenbatterie von 74 Amp.-Std. Leistung geleitet, die den Betrieb, falls irgend welche Störungen im Werke eintreten, noch für 25 Fahrten aufrecht erhalten kann. Die Batterie nebst Umformer ist in der unteren Station untergebracht; von dort wird die Kraft durch besondere Leitung der oberen Station zugeführt. Versagt auch die Batterie, so kann der auf der Strecke befindliche Wagen durch ein Handwindwerk zur Station gebracht werden (vergl. Abb. 12 in No. 90). Ist der Wagen auf der Strecke so festgebremst, daß er nicht gelöst werden kann, oder ist das Haupttriebwerk nicht arbeitsfähig, so können mittels eines besonderen Windwerkes (vergl. Abb. 11/12) kleine Notkabinen bis an die steckengebliebenen Wagen herangeschoben werden, in die ein Umsteigen der Reisenden (je vier oder fünf gleichzeitig) erfolgen kann.

Es ist also durch diese Vorrichtungen allen Möglichkeiten von Betriebsstörungen zu begegnen, und tatsächlich hat sich auch der Betrieb bisher ohne Störungen abgewickelt; die Sicherheit ist als eine außerordentlich hohe zu bezeichnen.

Die Gesamtanlage hat einen Kostenaufwand von rd. 350 000 Frs. erfordert. Der Entwurf aller mechanischen Einrichtungen, der Wagen, des Antriebes, der Durchbildung der Feldmann'schen Seilaufhängung sowie die Ausführung aller dieser Teile ist durch die L. von Roll'schen Eisenwerke bewirkt worden. Die Kabel lieferte das Felten & Guilleaume-Lahmeyer-Karlswerk in Mülheim am Rhein, die elektrische Ausrüstung Brown, Boverie & Cie. in Baden. Die Firma A. Buss & Cie. in Basel führte nach dem Entwurf der L. von Roll'schen Eisenwerke die Tragkonstruktion der oberen Station aus. Die bauliche Leitung hatte zunächst Feldmann selbst, nach seinem Tode die Jungfraubahn-Gesellschaft, die auch den Betrieb einrichtete. Die ersten schwierigen und gefährlichsten Arbeiten der Sprengungen und Funda-

eindringliche Kenntnis der Wege, die hierzu führen. Daher kommt es auch, daß die zünftige Kunstgelehrsamkeit mit den Werken der Baukunst, meist völlig hilflos, nichts anzufangen weiß und sie entweder gar nicht beachtet oder mit einer oberflächlichen Wendung über sie hinweggeht. Baukunst erfordert zu ihrer Würdigung umfassendes Wissen, das aus der Tiefe ernsten Studiums und gereifter Erfahrung kommt; ihre Wege liegen nicht so klar zu Tage, wie die der Schwesterkünste. Von diesen Eigenschaften besaß Skarbina ein gut Teil. In der schönen Aquarell-Studie „L'Eglise de St. Nicolas, Furnes“, in der Oelstudie, die das Münster zu Freiburg im Breisgau zeigt, in dem holländischen Innenraum von Katwijk aan Zee, kommen scharfe Beobachtungsgabe und überlegene Kunst der Darstellung mitunter besser zum Ausdruck, als in seinen Figurenbildern. Die „Böhmische Kirche in Berlin“ war ein Vorwurf, den er wiederholt behandelte; die „Place de la Monnaie“ in Brüssel, der „Pont royal“ in Paris, das Stadtbild aus Dordrecht, das 1885 entstand, erschlossen unserem Künstler ihre Reize in anderer als in der gewöhnlichen Weise. Ein Kirchenpfeiler aus St. Bartholomäus in Dinkelsbühl, Ansichten aus der Schloßkirche in Dessau, ein Kirchenpfeiler aus Michelstadt mit gewappnetem Ritter, ein Patrizierhaus aus Freiburg, eine Kohlestudie aus Limburg und eine Reihe anderer Blätter bekunden einmal die große Liebe des Meisters für architektonische Motive, zum anderen sein ausgebildetes Verständnis für das Wesen dieser Kunstbildungen.

Damit trifft sich Skarbina mit den Blättern aus der Frühzeit des Entwicklungsganges von Olbrich, einer Zeit, in welcher der werdende Künstler durchaus in der Ueberlieferung lebte und in der Wiedergabe historischer Kunst bei feinsten Darstellungsgabe das fröhliche Spiel jener Kunsttätigkeit fand, die noch kein praktisches Ziel kennt, sondern frei und unbekümmert schafft. Bis die Persönlichkeit in ihm erwacht! Bis sich in ihm Triebe regen, die das „Ich“ zur Geltung zu bringen trachten. Bis sich

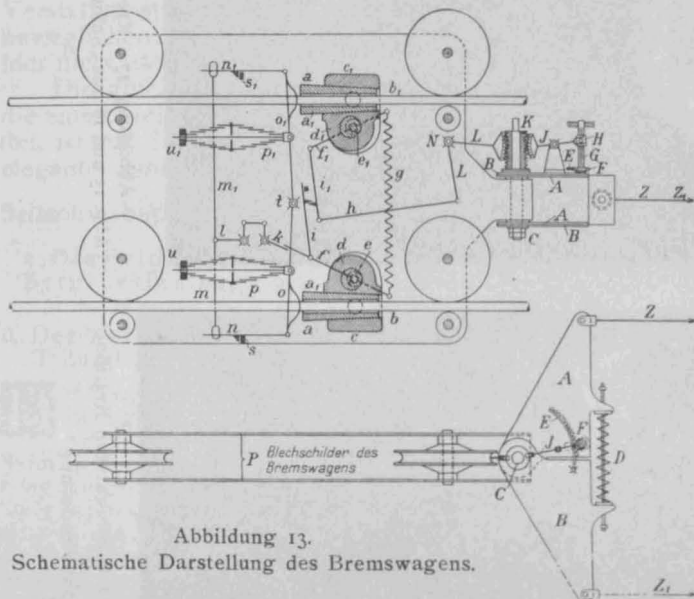


Abbildung 13.

Schematische Darstellung des Bremswagens.

durch mittels hier nicht näher zu erörternder Gestänge die eigentlichen Bremsfedern pp₁ frei werden, die nun auf die Hebel oo₁ und damit auf die Keilpaare aa₁ drücken. Dadurch, daß diese Keile schon vorher ihre richtige Lage am Seil erhalten haben, brauchen die Federn pp₁ nur einen ganz kleinen Weg zu machen, um dann fast mit vollem Druck auf die Keile zu pressen. Die Federkraft wird also möglichst vollkommen ausgenutzt. Nach angestellten Versuchen beträgt der Gesamtweg, den ein Wagen nach Bruch

Die Gedächtnis-Ausstellungen für Franz Skarbina und Jos. M. Olbrich in der königlichen Akademie der Künste in Berlin.

Die beiden Gedächtnis-Ausstellungen, welche die königliche Akademie der Künste zu Berlin in den Monaten Oktober und November der Kunstwelt dargeboten hat, galten einem ihrer Mitglieder, dem am 24. Febr. 1849 in Berlin geborenen und am 18. Mai 1910 hier gestorbenen Maler Franz Skarbina, der seit 1893 ordentliches Mitglied der Akademie war und 1904 in ihren Senat gewählt wurde, sowie einem Nichtmitgliede, dem Architekten Joseph Maria Olbrich, der am 22. September 1867 in Troppau in Oesterreichisch Schlesien geboren wurde und am 8. August 1908 in Darmstadt im Alter von nur 41 Jahren starb. Olbrich hatte keinerlei Beziehungen zur Akademie, in deren Kreis mit seiner Pflege der Ueberlieferung er wohl ein nicht ebenmäßiges Glied gebildet haben würde, wenn er nach dem Vorbilde von Skarbina, der im Alter von 44 Jahren bereits in den Schoß der Akademie aufgenommen wurde, etwa mit 42 Jahren diese Auszeichnung erfahren hätte. Wir wollen aber nicht fragen, welches die besonderen Gründe und treibenden Kräfte waren, die es veranlaßten, daß das Lebenswerk dieses Künstlers in übersichtlicher Zusammenfassung einmal uns vorgeführt wurde, sondern wir wollen uns freuen, daß ein Baukünstler, der oft genug aus der Bahn ausgebrochen und eigene Wege gewandelt ist, in den Räumen, in denen sonst nur abgeklärte Individualitäten zu Wort kommen, in seinen nachgelassenen Werken zu uns sprechen durfte.

Doch vorher ein kurzes Wort über Franz Skarbina, der in zahlreichen Studien, die sein Lebenswerk enthält, gezeigt hat, daß er architektonischen Motiven mit dem vollen Verständnis gegenüber stand, das so selten und nur eine Eigenschaft der schärfsten Beobachtung ist. Denn Baukunst erfordert zu ihrer Würdigung und Wiedergabe schärfste Beobachtung, volles Verständnis für ihre Ziele,

mentierungen an der oberen Station leiteten die Ingenieure Couchepin und E. Rossi. Die Neuheit der gelösten Aufgaben hat, wie schon erwähnt, dazu geführt, daß die Bauarbeiten sich sehr in die Länge zogen. Nach Ueberwindung der hier aufgetretenen Schwierigkeiten werden alle späteren Unternehmungen dieser Art wesentlich rascher und leichter durchgeführt werden können.

Der Wetterhornaufzug wurde im Eröffnungsjahre 1908 im Juli von 236, im August von 2145, im September von 1089 Personen benutzt. Im folgenden Betriebsjahre 1909 stieg die Höchstzahl im August auf 2559 Personen, es hatten aber bereits im Juni 733, im Juli 1517 Personen den Aufzug benutzt. Die Gesamtbeförderung vom 5. Juni bis 30. September 1909 betrug 6270 Personen. Auch Gepäck und Güter für die oberen Hotels wurden von der Bahn befördert. Die Totalerlöse betrugen 1908 schon 8634,30 Frs., denen an Löhnen, Versicherung, Anschaffungen, Strom-

mierte 7545,02 Frs. an Ausgaben gegenüberstanden, so daß sich ein Ueberschuß der Einnahmen über die Betriebsausgabe von 1089,28 Frs. ergab. Im Jahre 1909 betrugen die Einnahmen schon bis Ende August mehr als das Doppelte (12 827 Frs.) der Einnahmen des Vorjahres in der gleichen Zeit, im Ganzen 16 439 Frs.

Abbildung 14 stellt den Gesamtplan des Wetterhorn-Aufzuges dar. Die in dieser Abbildung dargestellten beiden Sektionen des Aufzuges bis zum Gipfel werden durch einen 1 km langen bequemen Fußweg verbunden, der am Rande des oberen Grindelwaldgletschers hinführt. Die Abbildungen 14—16 geben ein Bild von der Kühnheit der ersten Anlage.

Zum Schluß dieses Abschnittes sei in Abbildung 18 der Blick wiedergegeben, den man von der oberen Station „Enge“ des ersten Abschnittes des Seilaufzuges in die großartige Bergwelt genießt. — (Fortsetzung folgt.)

Zum Schutz der Berufsbezeichnung „Architekt“.

Zu dieser Frage erhalten wir von einem langjährigen Mitarbeiter aus Schlesien eine Zuschrift, in welcher wir viele unserer eigenen Gedanken über die in der letzten Zeit häufig erörterte Frage wiederzufinden glauben und die wir daher dem Leserkreis nicht vorenthalten möchten:

„Das im ‚Briefkasten‘ wiederholt herangezogene Reichsgerichts-Urteil, welches anscheinend die Berufsbezeichnung „Architekt“ als Titel festzulegen unternimmt¹⁾, wird bei manchen Leuten, die sich bisher in aller Harmlosigkeit zur Führung dieses „Titels“ für befugt erachteten, im eigentlichen Sinne „gemischte“ Gefühle erweckt haben. Vielleicht nicht immer ganz unberechtigt! Ich gestehe, auch zu diesen Leuten zu gehören. Wenn Jemand nun einmal sein ganzes Leben lang diesen und eben nur diesen Beruf ausgeübt zu haben glaubt — der Erfolg der Ausführung ist ja gerade beim Architekten nicht von dem Ernst und der Echtheit des künstlerischen Arbeitens, sondern davon abhängig, ob man so glücklich und geschickt ist, die dazu gehörigen Bauherren zu finden —, und es treten ihm dann im späteren Leben plötzlich Zweifel entgegen, ob er denn überhaupt befugt gewesen sei, für diese seit langen Jahren ausgeübte Berufstätigkeit diejenige Bezeichnung zu beanspruchen, die ihm nach einem Jahrhunderte alten Sprachgebrauch einzig dafür geeignet schien, dann wird die Befriedigung über einen angebahnten Fortschritt in der Tat mit sehr bitteren Gefühlen gemischt werden.

Der Einfachheit halber möchte ich mir erlauben, mein

eigenes Beispiel anzuführen. Ich besitze das Reifezeugnis von einem preußischen humanistischen Gymnasium und bin durch zwölf Semester an der Charlottenburger Hochschule als Studierender immatrikuliert gewesen; nachdem ich mir darüber klar geworden, daß ich Privat-Architekt werden wollte, habe ich mein Studium in den höheren Semestern lediglich auf diesen Beruf hin eingerichtet und mich demgemäß, durchaus folgerichtig, auch nicht der Bauführerprüfung unterzogen, die ja wenig genug mit meinem späteren Beruf zu tun zu haben schien. Damals, 1891, gab es aber ein anderes Abgangs-Examen, eine Diplomprüfung überhaupt noch nicht! Meine selbständige „architektonische“ Berufstätigkeit erstreckte sich dann viele Jahre hindurch fast nur auf Wettbewerbs-Beteiligung und ähnliche Arbeiten, da es mir in meiner schlesischen Heimat, in deren Grenzen mich äußere Verhältnisse zumeist bannten, erst sehr spät beschieden war, unmittelbar zur Ausführung bestimmte Entwurfs-Aufträge zu erhalten. Folglich hätte ich mich bis dahin, jedenfalls bis vor wenigen Jahren, zu unrecht „Architekt“ genannt, und ob ich jetzt dazu befugt bin, müßte erst noch entschieden werden. Durch wen? Etwa durch den betreffenden Kreisbauinspektor? Oder durch „Bausachverständige“, d. h. geprüfte Maurermeister usw.?

Ob die Architektenschaft in allen Gegenden unseres Vaterlandes Grund habe, sich dieser neuerlichen Rechtsprechung als eines Erfolges im Sinne einer Erhöhung ihres Ansehens zu freuen (unbeschadet etwa der Schädigung Einzelner), auch darüber sei es mir gestattet, einige Zweifel zu äußern.

Ich war kürzlich wider Willen Zeuge einer ernsthaften

¹⁾ Vergl. dazu die Ausführungen in No. 69, Seite 549.

die Entwicklung einstellt, die das „Ich“ über alle anderen Rücksichten hinauszuhoben sucht. Bis das „Ich“ zuweilen auch zum geschäftlichen Faktor und geschäftlichen Zwecken dienstbar wird. Bis der Verfall kommt! Man ist in unserer Zeit der Superlative zu sehr geneigt, diese Entwicklung, in der begabte Künstler strandeten, zu übersehen. Gleich z. B. Otto Schmalz stand auch Jos. Olbrich bei seinem Hinscheiden an der Grenze, an welcher eine große Summe natürlicher Begabung und künstlerischer Kraft im Verein mit einer aus fremden Gebieten genährten entwickelten Verstandestätigkeit dazu führten, die Grenzen der Kraft zu überschätzen und Wege zu gehen, welche die Wege einer eigen gearteten Persönlichkeit sein sollten, in Wirklichkeit aber häufig genug zu Wegen der Bizarrerie und der Sonderlichkeit wurden, weil, beeinflusst durch die über-treibenden Regungen der Umwelt und die Aeüßerungen dessen, was man gemeinhin Kunstkritik nennt, der natürliche Maßstab für das Selbst abhanden kam, die Persönlichkeit ihre Wurzeln verlor und in fremdem Boden mit fremden Nährstoffen wie eine entartete Pflanze geil ins Kraut schoß und nicht selten Bildungen schuf, denen man kaum Unrecht tut, wenn man sie Mißbildungen nennt. Auch Olbrich machte keine Ausnahme von jenen zahlreichen Kräften, die unsere Kunst umschließt, die ein Neues nicht in der Neuschöpfung eines organischen Gedankens auf Grund veränderter Lebensbedingungen und Kulturbedürfnisse, auf Grund gewandelter Anschauungen und des neuen Geistes unserer Zeit zu finden hoffen, sondern die das Heil in der vermeintlichen Neubildung von Formen und Förmchen erblicken und mit ihnen am Aeüßeren haften, ohne in das Wesen der Dinge einzudringen. Es ist kein Zufall, daß bei dieser Sachlage die Bedeutung Olbrich's hauptsächlich auf dem dekorativen Gebiet und hier auf dem Gebiet der Flächenkunst und der Farbe liegt, auf welchem er Arbeiten zeitigte, die, durchdrungen von der feinen Sensibilität seiner hochentwickelten Darstellungskunst, zum Besten gehören, das in unseren Tagen ge-

schaffen wurde. Aber ein Architekt in dem großen, kunstgeschichtlichen Sinne dieses Wortes, ein Baukünstler, der Massen und Räume unter seine Herrschaft zwingt, der etwa eine Wandlung vollzogen hätte wie die vom griechischen Steinbalken zum römischen Gewölbe, von der romanischen Basilika zur gotischen Hallenkirche, vom Hof der gelassen ihren Weg ziehenden Postkutsche zur gewaltigen Bahnhofshalle unserer Tage: nein, ein Architekt in diesem großen alten Sinne war Olbrich nicht, dazu war seine Muse zu zart, beinahe lyrisch. Sie kannte das melodiose Saitenspiel leicht fließenden, fröhlichen Schaffens, sie kannte auch den heißen Wunsch nach persönlicher Geltung in der Gegenwart, sie kannte aber nicht den schweren Opferschritt des großen Willens, der Selbstzer-marterung, des Gebärens unter Schmerzen und Verzweiflung. In einem Prospekt zur Vertreibung seiner Werke lesen wir: „Denn Joseph Olbrich war ein Genie. Leuchtend wie ein Meteor stieg er auf“. Ja, ein Meteor, mit seinem schnellen Glanz, das war er, kein Fixstern am Himmel der Baukunst, der unverrückt steht durch die Jahrhunderte. Und Olbrich war noch etwas, wir wissen es aus seinem eigenen Munde: er war auch, wo es ihm zweckmäßig erschien, Opportunist in der Kunst, er behielt das Ziel im Auge; die Wege hierzu waren vielfältige und wurden oft genug als Hauptsache betrachtet. Doch genug.

Eine ernste Zeitschrift, die den Anspruch erhebt, daß ihr Wort über den Tag dauert, soll den Mut haben, der Tagesmeinung entgegen zu treten, wenn sie glaubt, daß Kunstinteressen dadurch vor einseitiger Beurteilung bewahrt werden können und daß der Maßstab für die Kunstwertung verzerrt wird. Vielleicht liegt in dieser Beurteilung eines begabten Künstlers ein Irrtum nach der Seite, der im anderen Falle Uebertreibungen nach der entgegengesetzten Richtung gegenüber stehen. Ist beides der Fall, was vielleicht erst nach einiger Zeit festgestellt werden kann, dann wird die Diagonale beider Anschauungen die Ansicht ergeben, die vielleicht einige Zeit die herrschende sein wird. — Alb. Hofmann.

Auseinandersetzung zwischen anscheinend sonst gebildeten Personen über die Frage, was eigentlich „mehr“ sei, ein „Baumeister“ — sollte heißen: Bauunternehmer — oder ein „Architekt“. Man entschied sich für den ersteren, da letzterer doch nur ein Angestellter des ersteren und zudem meistens ein junger Mensch sei. Im Sinne der Sprechenden ohne Zweifel ganz richtig, d. h. überhaupt nach den in ausgedehnten Gebieten, wenigstens des Ostens, tatsächlich bestehenden Verhältnissen. Die Nutzenanwendung ist nun scheinbar leicht: nun also, der Titel muß eben geschützt werden. — Vielleicht ja! Aber nach der eigenartigen Klassifizierung des Reichsgerichtes kann, wenigstens für dieselben Gebiete und Verhältnisse, der praktische Erfolg meines Erachtens lediglich der sein, daß gerade der selbständige und dabei selbst künstlerisch tätige „Architekt“, sobald er diesen Namen — vielleicht rein zufällig — auch fernerhin zu tragen verhindert wird, nun erst recht und vollständig in seinem beruflichen Ansehen erdrückt wird durch den mit geschickten, gut bezahlten Hilfskräften arbeitenden Unternehmer, dem es in den allermeisten Fällen ein leichtes sein wird, unter der großen Ueberfülle seiner ausgeführten Bauten auch eine Anzahl solcher nachzuweisen, die mehr oder weniger künstlerische Begabung erkennen lassen. Natürlich ist es nicht ausgeschlossen, daß ein gewerbsmäßiger Bauunternehmer nebenbei auch wirklich Architekt oder sonst eine gebildete Persönlichkeit ist, aber häufig genug wird das eben nicht der Fall sein, jedenfalls braucht er es nicht zu sein, vielmehr kann durch die Tatsache, daß es schließlich fast jedem Inhaber eines größeren Baugeschäftes durch den Hinweis auf einige unter seinem Namen künstlerisch ausgeführte Bauten möglich ist, sich unbeanstandet als Architekt zu bezeichnen, das Ansehen dieser Bezeichnung im allgemeinen nicht gewinnen.

Beiläufig noch eins: welches wäre das Schicksal eines „Architekten“, der sich zufällig ganz und ausschließlich auf das Gebiet des Städtebaues geworfen hätte? Da gibt es doch überhaupt keine „Ausführung“ auf die der Planverfertiger einen unmittelbaren Einfluß hätte. Und dem Theoretiker der Architektur bliebe schließlich auch nur die Möglichkeit, sich künftig etwa als „Schriftsteller“ zu bezeichnen. Doch vielleicht wird auch dieser „Titel“ in deutschen Landen noch einmal „geschützt“.

Nach meiner Ansicht konnte mit jenem reichsgerichtlichen Urteil im letzten Grunde doch nur die Feststellung beabsichtigt sein, welcher Art der beruflichen Tätigkeit allein mit Fug die Bezeichnung als einer vollwertig „architektonischen“ vorzubehalten sei. Denn, soweit meine Kenntnis reicht, gehört wohl eine solche, und zwar rechtsverbindliche Feststellung einer Tatsache zu den Obliegenheiten des Gerichtes, aber nicht etwa die Schaffung und gesetzliche Festlegung eines neuen Titels selbst, wie „Rechtsanwalt“, „Doktor-Ingenieur“ u. dergl. Andererseits wird vielleicht Niemand behaupten, daß „Architekt“ ein bloßer, an sich inhaltsleerer Gattungsname sei, wie etwa „Sekretär“, „Inspektor“, oder wie die einen

Grad angehenden „Offizier“ oder „Meister“; diese und ähnliche haben sich allerdings seit je als besonders geeignet erwiesen, von der Obrigkeit mit Beschlag belegt und dann auch „verliehen“ zu werden, wobei eine gewisse historische Gewöhnung füglich als Grundlage dienen mag. Ganz anders scheint mir aber der Fall zu liegen bei „Maler“, „Dichter“, „Komponist“, „Architekt“, insofern sich diese Bezeichnungen vielmehr mit dem Begriff einer ganz bestimmten Berufstätigkeit vollkommen decken, und zwar schon immer gedeckt haben. Wer dies anerkennt, dem muß jede Verquickung mit fremden Dingen, wie es z. B. die Frage der Vorbildung ist, im Lichte einer gewissen Willkür erscheinen; ebenso wie es willkürlich ist und Zurückweisung verdient, wenn von besonderen Möbel-, Garten-, Innen-, Zucker- oder Lederarchitekten gesprochen wird. Man wird aber auch nicht zugeben können, daß die architektonische Betätigung, die ja stets, beim Bauleiten wie beim Planaufstellen, einzig und allein auf dem durchaus einheitlichen Moment einer bestimmten neuschaffenden Geistesarbeit beruht, in dem Falle keine vollwertige sein soll, wenn zufällig die Ausführung fehlt, also gerade dasjenige Stück, dessen Voraussetzung ebenso außerhalb der architektonischen Begabung selbst liegt wie zu einem mindestens sehr großen Teil sein Enderfolg.

Demnach scheint also die zweite Bedingung, die man an einen vollwertigen Architekten zu stellen unternimmt, zu weitgehend, die erste entschieden nicht weitgehend genug.

Ich bitte um Entschuldigung, meine Ausführungen sind umfangreicher geworden, als ich beabsichtigt habe. Denn ich wollte zunächst und eigentlich nur den Rat der Fachgenossen in Anspruch nehmen zur Beantwortung der Frage, was ich oder ein Anderer in meinem Fall — und es werden derer wohl recht viele sein! — in dieser Sache zu tun haben: ob es ratsam sei, die Berufsbezeichnung „Architekt“ niederzulegen, wenigstens einstweilen? Das käme für viele, von der gesellschaftlichen Demütigung abgesehen, einer schweren und oft recht unverdienten materiellen Schädigung gleich. Oder ein maßgebliches Urteil über den künstlerischen Wert der ausgeführten Bauten herbeizuführen? Es sind meinerseits nicht viele und umfangreiche; hiezulande behelfen sich die meisten Bauherren ohne — „Architekt“, sie wenden sich allermeistens „direkt an den Baumeister“; aber wie und durch wen sollte ein solches maßgebendes Urteil eigentlich gefällt werden?

Doch vielleicht trägt meine Ahnung nicht, die mir einen von berufener Seite in der „Deutschen Bauzeitung“ geschriebenen Artikel — oder eine Artikelserie — über alle diese, ja gewiß die weitesten Leserkreise interessierenden Fragen in nahe Aussicht stellt? Auch in diesem Fall möchte ich mir erlauben, meine Bedenken als vielleicht brauchbares Material zu übergeben, und ich würde sehr dankbar sein, wenn eine ähnliche Sachlage, wie die auf mich zutreffende, die ja keineswegs eine seltene Ausnahme darstellen wird, dann auch mit berücksichtigt würde. — F.

Vermischtes.

Vorstand des städtischen Hochbauamtes in Stuttgart. Zum Nachfolger des verstorbenen Oberbau Rates E. Mayer, Vorstand des städtischen Hochbauamtes in Stuttgart, wurde der bisherige städtische Baurat Albert Pantle in nicht-öffentlicher Sitzung der städtischen Körperschaften von Stuttgart gewählt. —

Wettbewerbe.

Ein Wettbewerb des Landesvereins „Sächsischer Heimatschutz“ über Kleinwohnungen im Einzelgrundstück für sächsische Städte betrifft Pläne für städtische Mietkleinwohnungen in geschlossener Bauweise, aus denen auch etwaige neue Gesichtspunkte für die Baugesetzgebung gewonnen werden können. Es ist ein Baublock unter Zergliederung in Baugrundstücke für geschlossene Bauweise architektonisch auszugestalten. Der Wettbewerb ist auf in Sachsen lebende oder im Königreich geborene Architekten beschränkt. 4 Preise von 2500, 1500 und zweimal 1000 M., für Ankäufe 2000 M. Unter den Preisrichtern die Hrn. Brt. Bähr, Stadtbrt. Erlwein, Bauamtmann Kramer, Geh. Brt. Reichelt sowie Ober-Br. Schmidt in Dresden, Architekt Gessner in Charlottenburg, Architekt Göpfert in Frauenstein und Brt. Pommer in Leipzig. Frist 15. Februar 1911. Unterlagen kostenlos durch die Geschäftsstelle des „Sächsischen Heimatschutzes“, Dresden-A., Schießgasse 24. —

Zum Wettbewerb um den Gymnasial- und Realschulbau in Kronstadt (Ungarn) liefen 67 Entwürfe (hiervon 40 aus Deutschland, 20 aus Oesterreich und der Rest aus Ungarn) ein. Die Preisrichter erteilten die Preise an folgende Ar-

beiten: I. Preis (2100 K.) dem Entwurf „Licht und Luft“ der Hrn. Hans Glaser & Alfred Kraupa in Wien; II. Preis (1600 K.) dem Entwurf „Knapp und Klar“ des Hrn. W. F. Schuh in Stuttgart; III. Preis (1000 K.) dem Entwurf „Platz“ des Hrn. Ernst Schäfer in Reichenberg. Zum Ankauf empfohlen sind die Arbeiten: „Südostklassen“ und „Brückenpfeiler“; belobigt: der Entwurf „Herbst“. Zur Ausführung wurde keiner von den eingelangten Entwürfen empfohlen.

Dazu wird uns aus Kronstadt bemerkt: „Die Verteilung der Preise hat unter den jungen siebenbürgisch-sächsischen Architekten, welche sich ausnahmslos und hauptsächlich eines Preisrichters wegen an dem Wettbewerb nicht beteiligten, großen Widerspruch hervorgerufen. Künstlerisch hochstehende Entwürfe wie „Südostklassen“, „Parkschule“ und „Gruppierung“ erhielten keinen Preis, dafür der praktisch undurchführbare aber geniale Entwurf „Licht und Luft“ den I. Preis. Es ist bedauerlich, daß die älteren Preisrichter bei der Beurteilung dieser Entwürfe ästhetische und städtebauliche Rücksichten ganz außer Acht ließen. Hoffen wir, daß es der Gegenströmung in der Kirchengemeinde gelingt, die Bauaufgabe in das richtige Gleise zu führen.“ —

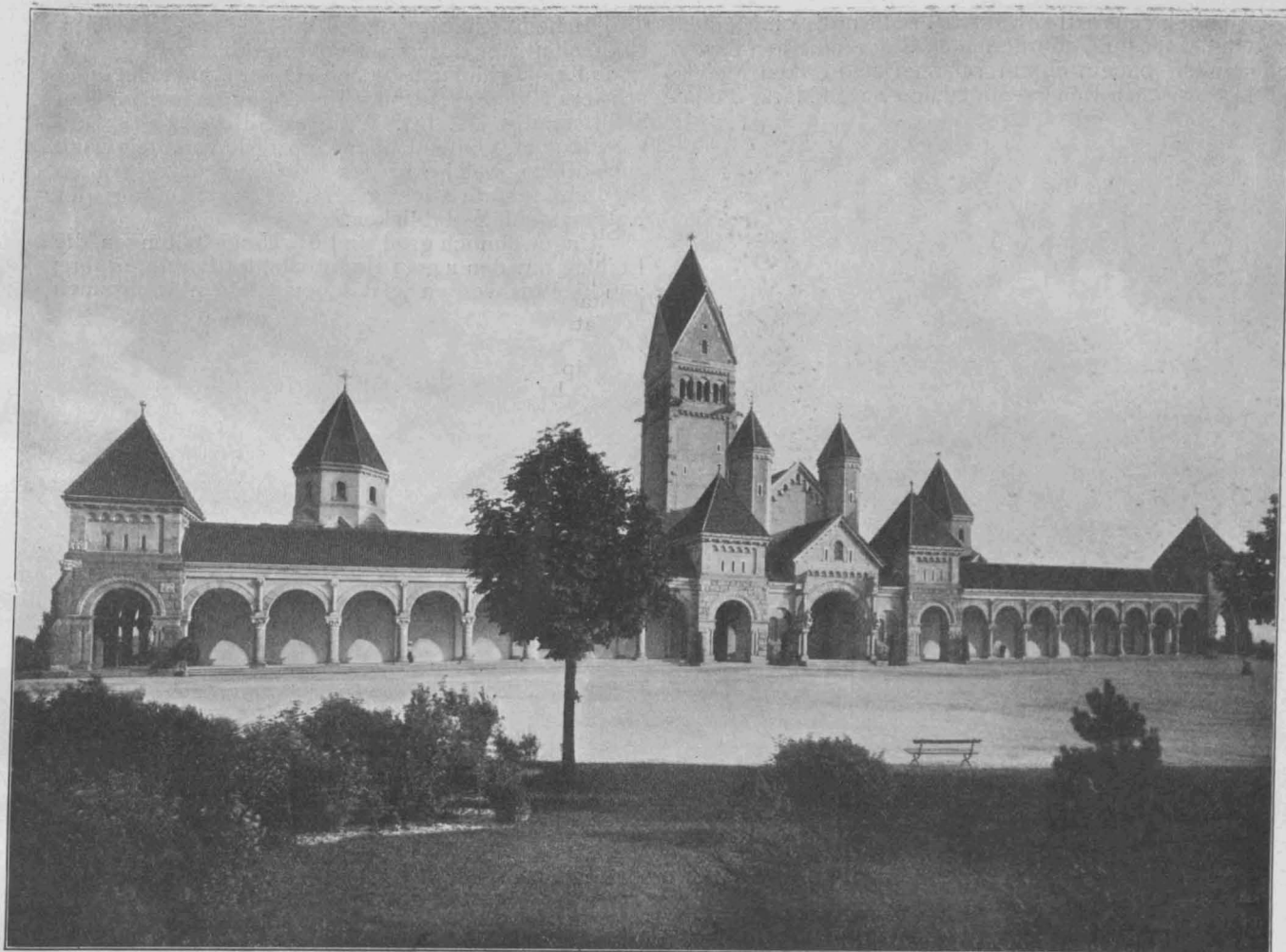
Inhalt: Die Kaiserbrücke über die Oder in Breslau. — Seilschwebbahnen für Personenbeförderung. (Fortsetzung.) — Die Gedächtnis-Ausstellungen für Franz Skarbina und Jos. M. Olbrich in der königlichen Akademie der Künste in Berlin. — Zum Schutz der Berufsbezeichnung „Architekt“. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Bildbeilage: Seilschwebbahnen für Personenbeförderung.

Verlag der Deutschen Bauzeitung G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



TRASSENBRÜCKE ÜBER DEN BAHNHOF GESUND-
BRUNNEN IN BERLIN. SWINEMÜNDER-BRÜCKE. **
INGENIEURE: STADTBAURAT KRAUSE, MAGI-
STRATSBAURAT GOTTHEINER, STADTBAUMEISTER
HEDDE. ARCHITEKT FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUS-
SCHMÜCKUNG: PROFESSOR BRUNO MÖHRING. **
DEUTSCHEBAUZEITUNG * XLIV. JAHRG. 1910 * NO. 92.



Hauptansicht mit den Gruftarkaden auf dem Südfriedhof in Leipzig. Arch.: Stadtb. kgl. Ob.-Brt. W. Scharenberg in Leipzig.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRGANG. N^o 92. BERLIN, DEN 16. NOVEMBER 1910.

Die Neubauten des Südfriedhofes in Leipzig.

Architekt: Stadtbaurat königlicher Oberbaurat Wilhelm Scharenberg in Leipzig.



Besucher Leipzigs, welche die Stadt seit mehreren Jahren nicht gesehen haben, sind überrascht über das frische bauliche Leben, welches seit einiger Zeit in ihr herrscht und die Physiognomie des alten Stadtbildes völlig verändert hat und noch weiterhin verändern wird. Man kann sich über den wirtschaftlichen Aufschwung, der in diesen Umgestal-

tungen zum Ausdruck kommt, aufrichtig freuen; man kann es aber auf der anderen Seite ebenso aufrichtig bedauern, daß bei dem fortschreitenden Umwandlungsprozeß der alte Charakter der inneren Stadt bald der Geschichte angehören wird. Namentlich die Hauptverkehrsader der Stadt, die Grimmaische Straße, ist heute nur an wenigen Punkten noch das, was sie ehemals war. In ihrer Fortsetzung gegen die Thomas-Kirche hat sie eine Erweiterung erfahren, die in dem Maße wohl nicht nötig war und die Geschlossenheit des Marktplatzes an dessen südlicher Seite nicht unerheblich beeinträchtigt hat. Eine wesentliche Veränderung hat die Grimmaische Straße im Laufe der Jahre dann an verschiedenen Ecken der in sie einmündenden Querstraßen durch Geschäfts-Neubauten gefunden, die, was ja wohl begreiflich ist, schon an sich der geschäftlichen Reklame dienen sollen, aber das geschicht-

liche Straßenbild hier beseitigt haben. Nun droht auch, wenn wir recht unterrichtet sind, der nördlichen Ecke am Augustus-Platz eine eingreifende Umgestaltung, die vielleicht zugleich die Platzwirkung in Mitleidenschaft ziehen wird. Denn es ist hier einmal eine erhebliche Straßen-Verbreiterung in Aussicht genommen und vermutlich wird zum anderen der geplante Neubau schon aus Gründen der Rentabilität die größte zulässige Höhe erhalten. Damit wäre aber in die harmonische Wirkung der Wandungen des Augustus-Platzes eine weitere Bresche gelegt, die mit den schon vor langen Jahren errichteten Bauwerken an seiner Ostseite begonnen hat. Museum, Theater und Universität werden bald die einzigen Bauten sein, die von der einstigen Harmonie und Ebenmäßigkeit des ehemals selten schönen Platzes zeugen. Unter diesen Umständen kommt der Wunsch auf, daß der geplante Neubau der Dresdner Bank am Augustus Platz nicht auch dazu beitragen möge, den Verkümmierungsprozeß einer architektonischen Schönheit zu beschleunigen.

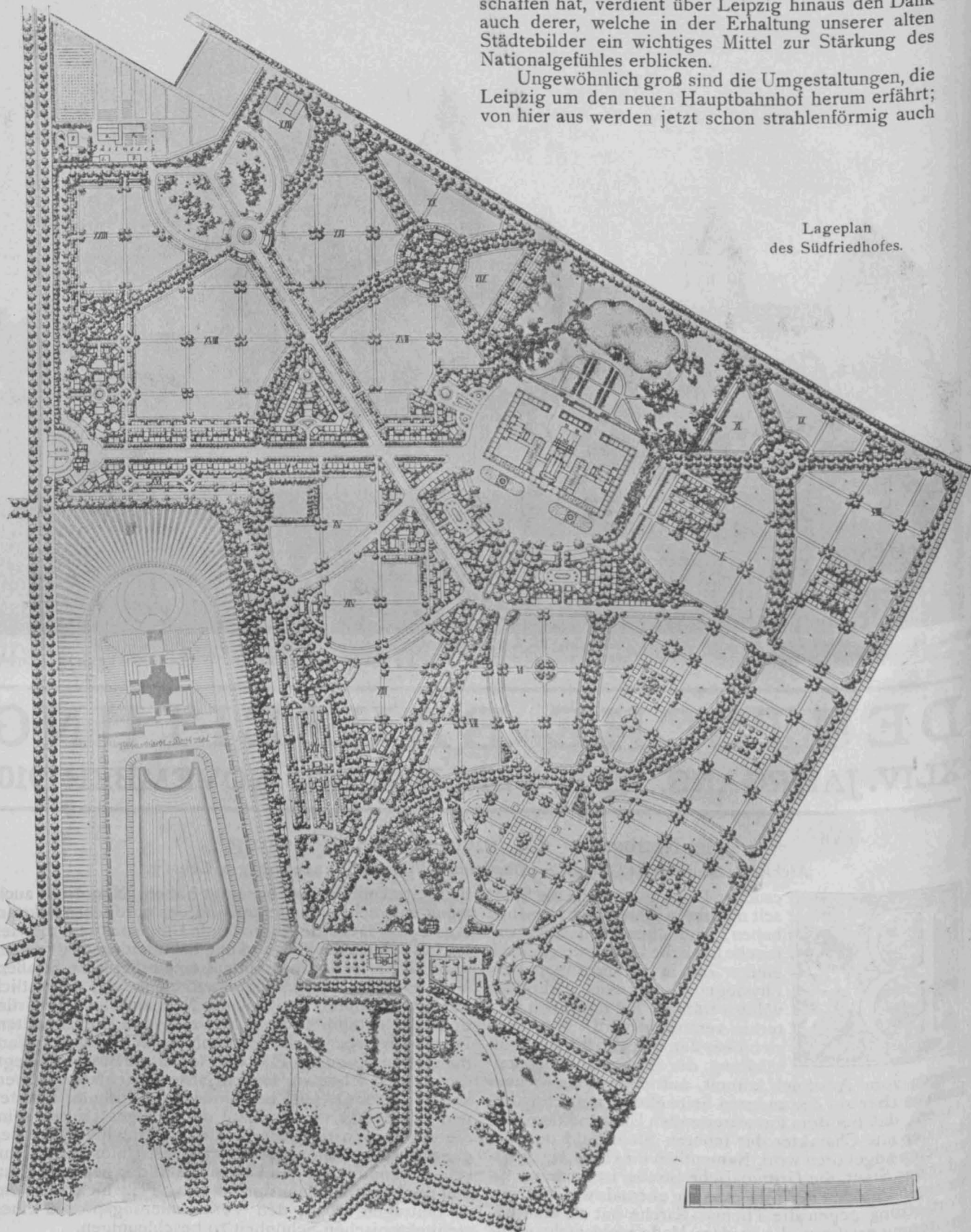
Glücklicherweise aber stehen diesen Umwandlungen, die ja kaum zu verhindern sein werden, wo große wirtschaftliche Werte ihr Machtwort sprechen, auch Erhaltungsarbeiten gegenüber, die in erfreulichster Weise erkennen lassen, daß sich die Stadt Leipzig ihrer idealen Pflichten auf diesen Gebieten bewußt ist. Zu den Erhaltungsarbeiten möchten wir es z. B. rechnen, wenn die

Architekten Weidenbach & Tschammer mit feinem Gefühl für die Anforderungen des *genius loci* es verstanden haben, ihrem schönen städtischen Meßpalast zwischen Reichs-Straße und Nasch-Markt die be-

die geschichtlichen Imponderabilien einer großen Vergangenheit stets im Bewußtsein zu erhalten. Was die Stadt Leipzig hier unter großen Opfern und nicht ohne schwere Kämpfe unter der Leitung ihres feinsinnigen Stadtbaurates Ob.-Br. Wilhelm Scharenberg geschaffen hat, verdient über Leipzig hinaus den Dank auch derer, welche in der Erhaltung unserer alten Städtebilder ein wichtiges Mittel zur Stärkung des Nationalgefühles erblicken.

Ungewöhnlich groß sind die Umgestaltungen, die Leipzig um den neuen Hauptbahnhof herum erfährt; von hier aus werden jetzt schon strahlenförmig auch

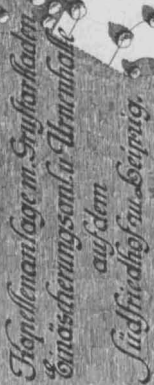
Lageplan
des Südfriedhofes.



scheidenen, zurückhaltenden Formen der alten Leipziger Renaissance zu verleihen, die diesen Palast befähigen, mit dem in ausgezeichnete Weise neu erstandenen alten Rathaus sowie mit der köstlich verjüngten alten Börse eine Baugruppe zu bilden, die im Herzen der Altstadt den Beruf hat, einer späteren Zeit

die alten Geschäftsstraßen beeinflusst: der Brühl, die Nicolai-Straße, die Park-Straße usw. Hier klafft bereits Lücke an Lücke, die sich bald wieder mit stattlichen Neubauten füllen werden.

Dazu treten einige Unternehmungen der nächsten Zukunft, mit welchen Leipzig unter die ersten Städte



im Reich treten wird: Wir denken an die große Denkmal-Straße, die in der Verlängerung der Windmühlen-Straße auf das Völkerschlacht-Denkmal zuführen wird und von der wir wünschen möchten, daß die Mittel aufgebracht werden zu ihrer Fortführung bis zum Königs-Platz. Denn diese Monumental-Straße verliert einen erheblichen Teil ihrer Bedeutung, wenn sie nicht mit dem monumentalen Leipzig, also mit Königs-Platz und Promenade, in Verbindung gebracht werden kann.

Wir denken ferner an die baldige Vollendung des Ergänzungsbaues zum neuen Rathause, in dem Meister

denkt hier an die Trockenlegung der Lindenau vorge-lagerten Wiesen nördlich des Albert-Parkes und hofft, einen Teil des Geländes der Bebauung zuführen, einen anderen Teil dem Ausstellungsgedanken widmen zu können. Ein Wettbewerb für diese bedeutende Frage des deutschen Städtebaues ist in Vorbereitung. Durch die Hochwasserregulierung bei den Lindenauer Wiesen soll Bau- und Parkgelände gewonnen werden, welche beide ihren natürlichen Zusammenhang mit den benachbarten Wiesen und Auen behalten sollen. Ein Teil des Baugeländes ist Monumentalbauten vor-

behalten, unter ihnen für die Ausstellungs- und Festhalle, die aus Anlaß der erwähnten Ausstellung entstehen soll.

So herrscht all-orten in Leipzig Regen und Leben; von dem Geplanten konnten wir nur den wichtigsten Teil anführen, den Teil, der die Stadt im engeren Sinn betrifft. Aber auch an ihrem Umkreismacht die Unternehmung nicht Halt. Fast gleichzeitig mit der inneren Entwicklung geht die äußere. Mit der vor kurzem erfolgten Einverleibung der weiterhin aus gelegenen Vororte Dölitz, Dösen, Stötteritz, Propstheida, Möckern und Stünz erhält die Stadt ein Gebiet von großer Ausdehnung und mit einer Bevölkerungszahl — etwa gegen 600 000 Seelen —, mit der sie an die vierte Stelle in Deutschland treten dürfte.

Die Zunahme der Bevölkerung durch die schon früher erfolgten Einverleibungen hat neben den Vorkehrungen für die Regierung und die Betreuung der Lebenden schon vor längerer Zeit auch Maßnahmen für die vermehrten Todesfälle im Gefolge gehabt. So hatte der Rat beschlossen, bereits im Jahre 1885 einen neuen Friedhof im

Südosten der Stadt, in etwa 4 km Entfernung vom Marktplatz, unmittelbar neben dem Völkerschlacht-Denkmal anzulegen. Der Lageplan zeigt die Anlage dieses Friedhofes, der heute bereits ein selten schöner Totengarten ist und durch das Völkerschlacht-Denkmal sowie die jüngst auf ihm errichteten Neubauten eine Auszeichnung erhalten hat, die ihn unter die kleine Zahl der bedeutendsten Friedhöfe Deutschlands, ja der Welt hebt. —

(Fortsetzung folgt).



Eingang zur Haupt-Kapelle auf dem Südfriedhof in Leipzig.
Architekt: Stadtbaurat königlicher Ober-Baurat W. Scharenberg in Leipzig.

Hugo Licht ein Werk schafft, das sich würdig neben dem Hauptwerk behaupten wird. Wir denken nicht minder an eine große, ständige Ausstellungs- und Konzerthalle, wie sie jüngst Frankfurt a. M., München und vor längerer Zeit schon Dresden erhalten haben, ein Gedanke, dessen Verwirklichung von der Handelskammer in Leipzig erstrebt und der im Zusammenhang mit einer für das Jahr 1915 geplanten großen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung gefördert wird. Man



über die Wasserläufe, welche das Weichbild der Stadt Berlin durchschneiden, führen etwa 100 Brücken, die dem Straßenverkehr dienen. Von diesen überschreiten 26 den Spreelauf, die übrigen den Spree-, Landwehr-, Luisenstädtischen und Spandauer Schifffahrtskanal, sowie den kleinsten der Wasserläufe, die Panke. Soweit diese Brücken i. J. 1876, als die Stadtgemeinde vom Staat die freie Verfügung über die Straßen und Brücken, damit aber auch die Bau- und Unterhaltungslast übernahm, bereits bestanden, entsprachen sie mit wenigen Ausnahmen weder nach ihrem baulichen Zustande, noch nach ihren Breiteabmessungen oder ihrer Konstruktion den wachsenden Ansprüchen des Großstadt-Verkehres; ebensowenig vielfach in ihren Lichtweiten einer geregelten Hochwasser-Abführung, oder, soweit sie über Schiffahrtsstraßen liegen, in ihren lichten Höhen und Breiten den Ansprüchen eines auf dem in Berlin zusammenlaufenden Wasserstraßennetze sich entwickelnden Großschiffahrtsverkehres.

Im ersten Jahrzehnt nach Uebnahme der Straßen und Brücken war es die vornehmliche Aufgabe der Stadt, im Zusammenhang mit der durch Hobrecht ausgeführten Kanalisation die Straßen der Innenstadt in einen der Großstadt würdigen Zustand zu versetzen, eine Aufgabe, die unter dem damaligen Stadtbaurat der Tiefbau-Abteilung Roßpatt zum großen Teil mit Erfolg durchgeführt wurde.

Es fallen zwar in jene Zeit auch schon einige Brücken-Neubauten der Stadt, namentlich über den Spreelauf, die bedeutendste Tätigkeit auf diesem Gebiete setzte aber erst ein und konnte zum Teil überhaupt erst aufgenommen werden mit der in der zweiten Hälfte der 80er Jahre v. Jahrhunderts durchgeführten Spree-Regulierung, durch die eine Senkung des Hochwasserspiegels der Spree oberhalb des Mühlenstaus am alten Mühlendamm um 1,5 m, unterhalb um etwa 0,8 m herbeigeführt worden ist. Dadurch wurde es z. T. erst möglich, die alten hölzernen Klappbrücken, die den Straßenverkehr auf das Empfindlichste beeinträchtigten, in feste Brücken mit angemessener Lichtweite und Durchfahrtshöhe umzubauen, während andererseits bei den Rampen-Anlagen, Entschädigungen an Anlieger usw. beim Umbau der Brücken sehr beträchtliche Aufwendungen erspart wurden.

So setzte denn gleichzeitig mit der Uebnahme des Stadtbauamtes für Tiefbau durch Hobrecht eine Periode des Brückenbaues ein, wie sie lebhafter wohl kaum eine andere Binnenstadt aufzuweisen haben

wird. Von den 26,5 Millionen M., die von 1876 bis 1899 von der Stadtgemeinde Berlin für Brückenbauten aufgewendet worden sind, dürften wohl mindestens 20 Mill. M. auf die Aera Hobrecht entfallen, die im Frühjahr 1895 ihren Abschluß fand.

Waren es auch zumeist keine Werke der großen Ingenieurkunst, die hier zu schaffen waren, denn hierzu fehlten die großen örtlichen Bedingungen, so liegt in letzteren doch auch wieder eine besondere Schwierigkeit. Diese besteht einerseits in der niedrigen Lage der Ufer und der geringen Längenentwicklung der meisten Brücken, in dem dichten Herantreten der Bebauung an diese, sodaß mit dem Zentimeter Höhe geizt werden muß, um an Rampenentwicklung und



Abbildung 6. Dekorative Ausgestaltung des Brücken-Endes der Swinemünder-Brücke in Berlin. Architekt: Prof. Bruno Möhring in Berlin. Photogr. Aufn. von Herm. Rückwardt in Berlin.

demnach an Entschädigungen an die Anlieger zu sparen, andererseits in der nicht leicht zu lösenden Aufgabe, trotz der vielfach gleichartigen Bedingungen Abwechslung in die Gestaltung der Brücken zu bringen. Bei der Bedeutung der Brücken im Stadtbilde fiel dem Architekten hier eine dankbare Aufgabe zu, deren Schwierigkeit dadurch noch erhöht wurde, daß ihre Lösung lange Zeit einem einzigen Architekten, Reg.-Bmstr. O. Stahn übertragen war.

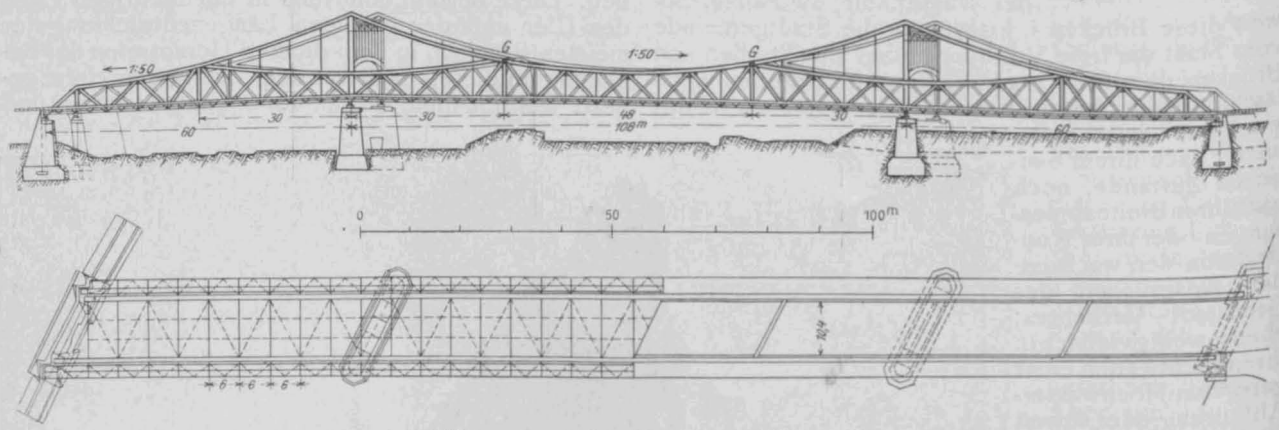
Interessanter als die Planung vieler Brücken gestaltete sich ihre Ausführung. Zwar boten die Untergrundverhältnisse an den Wasserläufen meist keine besonderen Schwierigkeiten, deren erwachsen aber um so größere aus der Aufrechterhaltung des Straßen-Verkehres, namentlich wo es sich um einen lebhaften, aus dem Straßenzug nicht zu verlegenden Straßenbahnverkehr bei gleichzeitiger Aufhöhung dieser Straßenzüge im Bereich der Brückenrampen bis zu

2^m handelte, eine Aufgabe, wie sie beispielsweise am Mühlendamm und an der Potsdamer-Brücke zu lösen war. Ebenso bot die Nähe bewohnter Gebäude, die beim Brückenbau nicht beschädigt werden durften, oft große Schwierigkeiten, die z. B. beim Bau eines Teiles des rechten Widerlagers der Weidendammer-Brücke zusammen mit der Forderung der Verkehrs-Aufrechterhaltung zur Anwendung der Luftdruckgründung trotz geringer Gründungstiefe führten.

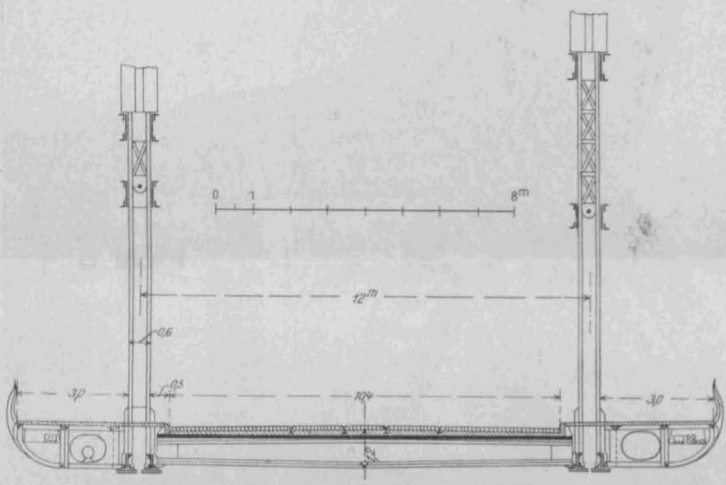
Trotzdem es sich also im allgemeinen nicht um Großkonstruktionen handelte, wurden die Brücken-

gen und Vorträge über die Berliner Brückenbauten verfolgt, in denen die Bauverwaltung den Ausführenden in liberalster Weise freie Hand ließ.

Eine Zusammenfassung der hauptsächlichsten Brückenbauten der Stadt Berlin bis gegen Ende des vorigen Jahrhunderts ist dann in dem Werke „Die Straßenbrücken der Stadt Berlin“ im Jahre 1902^{*)} von der Stadtgemeinde unter dem Nachfolger Hobrechts, dem jetzigen Stadtbaurat Geh. Brt. Friedr. Krause, veröffentlicht worden, die abschließt mit den Brücken, deren Bau unter Hobrecht bereits eingeleitet war. Seit-



Abbildungen 2 und 3. Ansicht und Grundriß.



Abbildungen 4. Brücken-Querschnitte.

Konstruktion der Swinemünder-Brücke.

(Abbildungen 2—5 nach der Festschrift des Berliner Bezirks-Vereins des „Ver. Deutsch. Ingenieure“ 1906.)

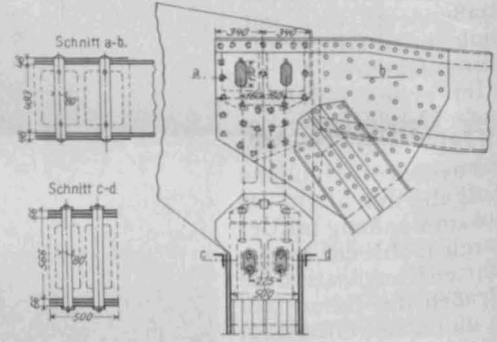


Abbildung 5. Gelenk zwischen Kragarm und eingehängtem Träger.

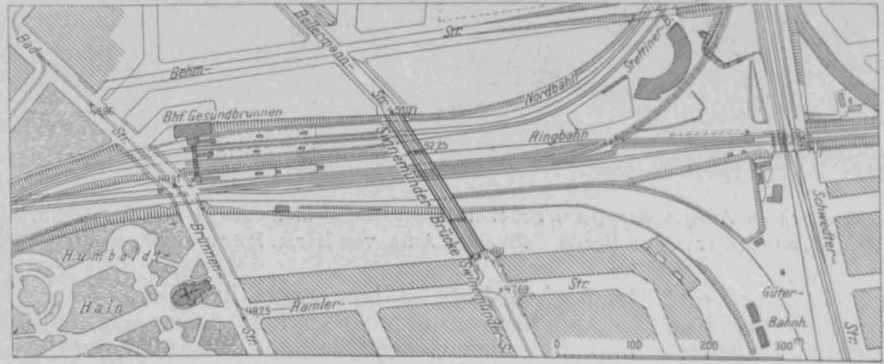


Abbildung 1. Lageplan der Swinemünder-Brücke in Berlin.

bauten der Stadt Berlin seinerzeit von anderen Stadt-Bauverwaltungen, die dem Beispiele Berlins in der Anlage zeitgemäßer Brückenbauten folgen wollten, mit Interesse studiert, namentlich zu der Zeit, als die Ausführung der Brücken an einer Stelle, in dem sogenannten „Brückenbau-Bureau“, vereinigt waren. Diese Einrichtung hat man später, wohl zum Teil aus persönlichen Gründen, wiederaufgegeben, trotzdem diese Zentralisierung, namentlich wenn auch Planung und Unterhaltung derselben Stelle übertragen worden wären, zweifellos für die Stadt einen Vorteil bedeutet hätte. Mit Interesse wurden damals auch die Veröffentlichun-

dem hört man in der Öffentlichkeit und der Fachwelt von den Brückenbauten der Stadt Berlin nichts mehr, trotzdem seit-her gerade noch eine Reihe auch in bezug auf den Entwurf sehr interessanter Brückenbauten unter der Oberleitung des Stadtbaurates entstanden sind, an deren künstlerischer Ausgestaltung außerdem die verschiedensten Baukünstler mitgewirkt haben — Stadtbrt. Geh. Brt. Hoffmann, Geh. Ob.-Hofbrt. v. Ihne, Prof. Bruno Schmitz, Prof. Bruno Möhring, Brt. Wolfenstein, Arch. William Müller u. A.

Die Gründe sind uns nicht bekannt für ein solches Verhalten, das um so unverständlicher ist, als die städt. Hochbauverwaltung es als ein nobile officium betrachtet, ihre Ausführungen breitesten Kreisen zugänglich zu machen. Die Abneigung gegen eine Veröffentlichung der neueren Brückenbauten (ebenso der anderen Ausführungen und Pläne der Tiefbauverwaltung), geht aber so weit, daß selbst Veröffentlichungen, die uns durch den Leiter der Tiefbauverwaltung zugesagt sind und seit Jahren fertig liegen, zurückge-

*) Verlag Julius Springer in Berlin.

halten werden, sodaß es uns trotz aller Bemühungen nicht möglich gewesen ist, unsere Leser über die Brückenbauten der Stadt Berlin auf dem Laufenden zu halten. Wir teilen dieses Schicksal mit allen anderen Fachblättern. —

An Strombrücken der Stadt Berlin sind in den letzten 12 Jahren an neuen, noch nicht veröffentlichten Spreibrücken hinzugekommen die: Achenbach-Brücke (versteifter Bogen mit Zugband von 52,5 m Stützweite), Borsig-Steg (versteifte Kettenbrücke in einer Oeffnung von rd. 55 m Spannweite für Fußgänger-Verkehr), Lessing-Brücke (Mittelöffnung Zweigelenkbogen in Eisen rd. 30 m Spw., die kleineren Seitenöffnungen gewölbt), Alsen-Brücke (eine Oeffnung von 50,6 m Stützweite in Eisen, Zweigelenkbogen, eine gewölbte Landöffnung) und zuletzt die Brommy-Brücke (als Ersatz der alten Eisenbahnbrücke, erste Straßen-Brücke der Stadt in Stampf-Beton, drei Gelenke in Eisen-Betonquadern); an Kanalbrücken u. a. die Potsdamer- und Viktoria-Brücke, die Möckern-, Roßstraßen-, Grünstraßen-, Oranien-Brücke (meist massiv gewölbt in einer Oeffnung von 18—20 m).

Als neue Aufgabe, die zu interessanten Lösungen und den bedeutendsten der bisher ausgeführten Brückenbauten in Berlin geführt hat, ist neuerdings die Ueberbrückung der Bahnhofsgelände hinzutreten, die oft auf lange Strecken die Straßenzüge der Stadt zerreißen. Die bestehenden älteren Ueberführungen, die bisher von der Eisenbahnverwaltung erbaut sind, überschreiten die Gleisanlagen meist an den Anfängen bzw. Enden der Bahnhöfe, also an den schmalsten Stellen, während die Anlage neuer Straßenzüge oft ein Ueberschreiten an der breitesten Stelle bedingt, sodaß Brückenbauten von großer Länge entstehen, die außerdem große Spannungen erhalten, da die Eisenbahnverwaltung die Forderung einer möglichststen Einschränkung der Stützzahl zu stellen pflegt, um bei etwaiger Umgestaltung der Gleisanlagen unbehindert zu sein.

Ein interessantes Beispiel letzterer Art sei nachstehend im Bilde und in einigen Angaben über die Konstruktion vorgeführt, die Swinemünder-Brücke, die den Bahnhof Gesundbrunnen überschreitet. Die Aufnahmen der seit 1905 fertig gestellten Brücke liegen schon seit Jahren in unserer Mappe, auf die zugehörigen Konstruktionszeichnungen und die Erläuterungen warten wir ebenso lange vergeblich. Wir begnügen uns daher mit einigen Konstruktions-Skizzen und Angaben, die wir der Festschrift des Berliner Bezirksvereins des „Vereins Deutscher Ingenieure“ von 1906 entnehmen, der einzigen Veröffentlichung, die über die neueren Brückenbauten Berlins bisher erschienen ist. Dem Charakter einer Festschrift entsprechend, die das ganze Ingenieur-Bauwesen in Berlin umfaßt, gibt sie natürlich nur einige wichtige technische Daten.

In Abbildung 1 ist der Lageplan der Brücke gegeben, in Abbildung 2 und 3 eine Uebersichtszeichnung des eisernen Ueberbaues. Mit Rücksicht auf die vorgeschriebenen großen Spannweiten bei beschränkter Bauhöhe mußte das Tragwerk über der Fahrbahn,

außerdem aber schief angeordnet werden, da die Brückenachse durch die Straßenzüge festgelegt war, die Pfeiler aber die Richtung der Gleise erhalten mußten. Zugelassen waren 2 Stützen in solcher Entfernung, daß eine Mittelöffnung von 108 m und 2 Seitenöffnungen von je 60 m entstanden. Erschwerend für die Ausbildung der Brücke war ferner der Umstand, daß mit Rücksicht auf die Höhenlage zweier Gütergleise, die sich 3,5 m über dem übrigen Bahnhofplanum erhoben, der höchste Punkt der Brücke nicht in deren Mitte gelegt werden konnte, sondern über dem einen Pfeiler liegt, von dem aus die Fahrbahn beiderseits mit 1 : 50 fällt. Bei der gewählten hängebrückenartigen Konstruktion der Hauptträger, bei deren Formgebung ästhetische Rücksichten neben den technischen Forderungen in besonderem Maße mitgesprochen haben, tritt diese unsymmetrische Anordnung des Gefälles übrigens

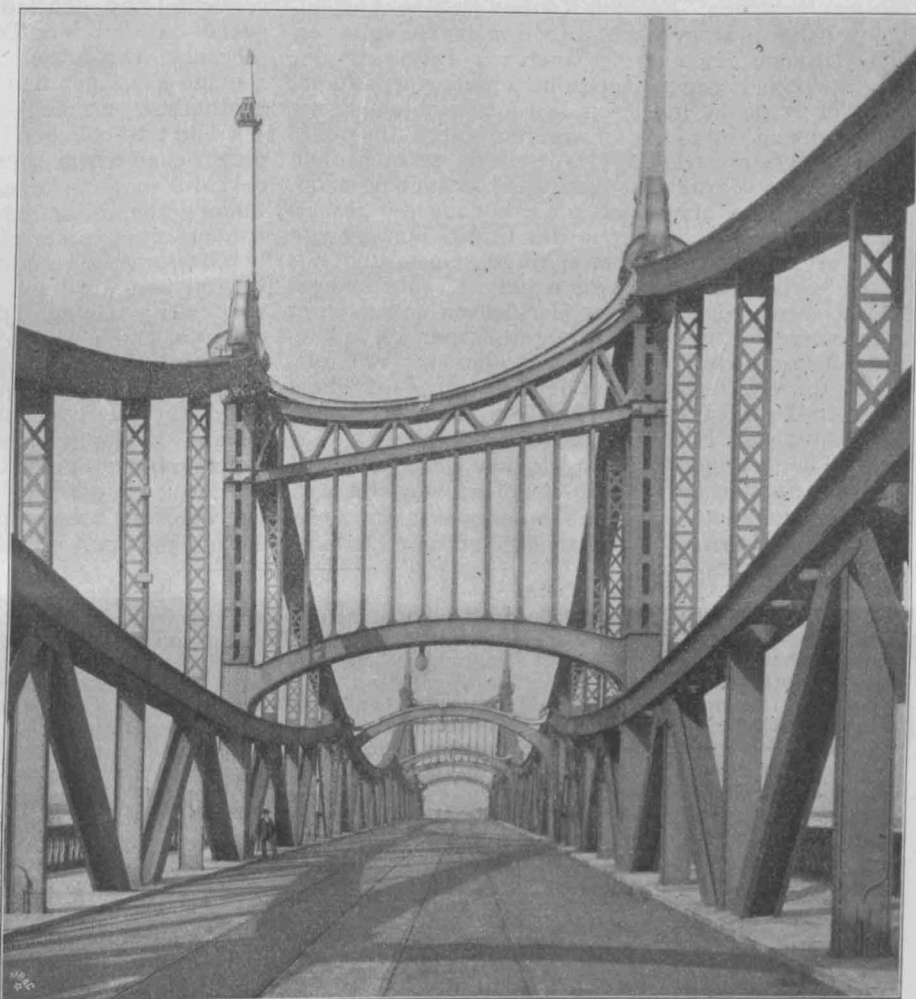


Abbildung 7. Einblick in die Swinemünder-Brücke in Berlin. Photographische Aufnahme von Herm. Rückwardt in Berlin.

nicht in störender Weise in die Erscheinung.

Die Hauptträger liegen in einem Abstände von 12 m v. M. z. M. (Abbildg. 3) und fassen zwischen sich einen 10,4 m breiten Fahrdamm, beiderseits desselben noch einen 0,5 m breiten Streifen an der Bordkante freilassend. Die 3 m im Lichten breiten Bürgersteige sind beiderseits auf Konsolen ausgekragt. Die Gesamtbreite zwischen den Geländern beträgt dann bei je 0,60 m Hauptträgerbreite 18,6 m. Die Hauptträger sind als Kragträger mit 2 Gelenken im Mittelfeld ausgebildet, also äußerlich statisch bestimmt. Der eingehängte Träger hat 48 m Spannweite, die beiden Kragarme besitzen je 30 m Länge. Von den Stützpfählen bis zur Spitze der Kragarme und rückwärts auf das gleiche Maß von 30 m sind die Träger noch durch Hängegurte verstärkt. Abweichend von ähnlichen Ausführungen (Friedrichs-Brücke über den Neckar in Mannheim) hat man im Interesse größerer Steifigkeit darauf verzich-

tet, die durch diese Anordnung bedingte statisch einfache Unbestimmtheit des verstärkten Trägereiles durch Fortlassung (bezw. losen Anschluß) des mittleren Obergurtstabes zu beseitigen.

Die Versteifung der Träger gegen Winddruck wird, da man im Interesse des guten Aussehens auf einen oberen Windverband verzichtet hat, durch die in Abb. 1 und der Bildbeilage sichtbaren Querversteifungen und den in Abb. 2 gezeigten Windverband am Untergurt bewirkt. Die Fahrbahnplatte selbst konnte in diesem Fall keine ausreichende Versteifung abgeben, da sie aus Monierkappen besteht, die zwischen die in 6 m Entfernung (entsprechend der Feldteilung der Hauptträger) angeordneten Querträger gespannt sind. Man hat diese Anordnung gewählt, um die dem zerstörenden Angriff der Lokomotivgase am meisten ausgesetzte untere Fläche der Brücke widerstandsfähig zu gestalten. Auf den Kappen ist eine Ausgleichung in Beton aufgebracht, auf diese das Holzpflaster. Die Betonausgleichung ist auch zur Erhöhung der Standsicherheit gegen Kippen herangezogen dadurch, daß der Beton im mittleren Teil aus leichtem Bimsbeton, an den Enden aus schwererem Material in größerer Stärke hergestellt ist. Das System ist auch ohne Verankerung selbst in ungünstigster Laststellung stand sicher, man hat aber doch zur Erhöhung der Sicherheit noch eine Verankerung der Enden hinzugefügt.

Die Ausbildung der zweiteiligen Gurte geht aus dem Querschnitt Abbildung 4 hervor. Die Hängestangen sind gelenkartig angeschlossen und in ihrer Länge regelbar, um den Hängegurt anspannen zu können. Die Gelenke sind aus Gründen der Vereinfachung der Konstruktion und der besseren Zugänglichkeit und Unterhaltung in den Obergurt gelegt. Ihre Ausbildung als Pendelstütze zeigt Abbildung 5. Die dem Gelenk gegenüber eingelegten Untergurtstäbe, die an sich nicht zum System gehören, sind mit wagrechten Stahlplatten an die Knotenpunkte der Kragarme angeschlossen, sodaß sie eine geringe Drehung

machen, im übrigen aber Zugkräfte übertragen können. Die Druckkräfte in der Längsrichtung übertragen die Fahrbahnkappen, die hier ebenfalls gelenkartig ausgebildet sind. Im übrigen findet der Längenausgleich nur an den Brücken-Enden statt. Nur eines der Pfeilerlager ist fest, alle übrigen Lager sind beweglich.

Das Gewicht des eisernen Ueberbaues, der von der Firma Beuchelt & Co. in Grünberg in Schl. ausgeführt worden ist, beträgt rd. 1700 t. Die Bearbeitung des Entwurfes erfolgte unter Oberleitung des Stadtbaurates Krause in dem Magistratsbrot. Gottheiner unterstellten technischen Bureau der Tiefbauverwaltung durch den damaligen Stadtbaumeister Hedde. Bei der künstlerischen Ausgestaltung der Brücke, zu der der Architekt Prof. Bruno Möhring erst nach Festlegung des Systems herangezogen wurde, hat man auf alle das Ingenieurwerk verdeckende Steinbauten verzichtet und sich lediglich auf eine dekorative Ausgestaltung einzelner Teile der Eisenkonstruktion beschränkt. Die ansprechende Wirkung, die im Ganzen und Einzelnen damit erzielt wurde, zeigen unsere Bildbeilage und die Abbildungen 6 und 7.

Die tatsächlichen Kosten des Bauwerkes sind uns nicht bekannt. Im Volksmund hat sie den Beinamen der „Millionenbrücke“ erhalten, eine törichte Legendenbildung, die aber durch die Schweigsamkeit der Tiefbauverwaltung unterstützt wird. Sollte es nicht wirklich besser sein, zu dem früheren Gebrauch zurückzu kehren und die Fachwelt durch Veröffentlichungen regelmäßig von der Tätigkeit der Tiefbauverwaltung zu unterrichten. Durch in großem Zwischenraum etwa erscheinende umfangreiche Sammelwerke, die doch schließlich nur Wenigen zugänglich sind, kann der Wert der unter dem frischen Eindruck der unmittelbaren Ausführung geschriebenen Einzel-Veröffentlichungen nicht ersetzt werden. Wir glauben, daß die Fachwelt ein gewisses Recht darauf hat, zu erfahren, auf welchem Standpunkt die Ingenieurbaukunst der Reichshauptstadt jeweils steht. — Fritz Eiselen.

Vermischtes.

Eine Ausstellung badischer Volkskunst in Karlsruhe 1910 wurde vom „Badischen Kunstgewerbeverein“ aus Anlaß der silbernen Hochzeit des großherzoglichen Paares im Kunstgewerbe-Museum in Karlsruhe abgehalten. Aus dem ganzen Lande waren Hausrat, Herbergszeichen, Werkzeuge, Geschirre, Kirchengeräte, Trachten, kurz alles, was mit einer ausgebildeten Volkskunst, wie sie Baden besitzt, zusammenhängt, zusammengeströmt. Was uns jedoch für eine Erwähnung an dieser Stelle vor allem bemerkenswert erscheint, das sind die zahlreichen schönen, alten Innenräume, die das Kunstgewerbe-Museum besitzt und zum nicht geringen Teil der Umsicht seines Direktors Prof. Karl Hoffacker verdankt. So finden sich u. a. in den Obergeschossen eine Bauernstube aus Oehlsinsweiler bei Freiburg, eine Wirtstube des 17. Jahrhunderts aus Buchenberg bei Villingen, eine bemalte Bauernstube aus Rippoldsried bei Grafenhausen, eine Wirtstube aus Bachheim, daneben verschiedene Bauernstuben und Küchen aus dem übrigen Schwarzwald. Erlesene Innenräume besitzt das Museum aus den letzten drei Jahrhunderten aus den Ländern, in denen eine ausgebildete Kunst des Innenraumes blühte, Räume aus Tirol bis Frankreich und den Niederlanden. Wer Karlsruhe besucht oder hier die Reise unterbricht, um die frische Art der neueren Baukunst in Baden an Ort und Stelle kennen zu lernen, dem wird sich ein Besuch des Kunstgewerbe-Museums an der Westend- und Moltke-Straße lohnen. —

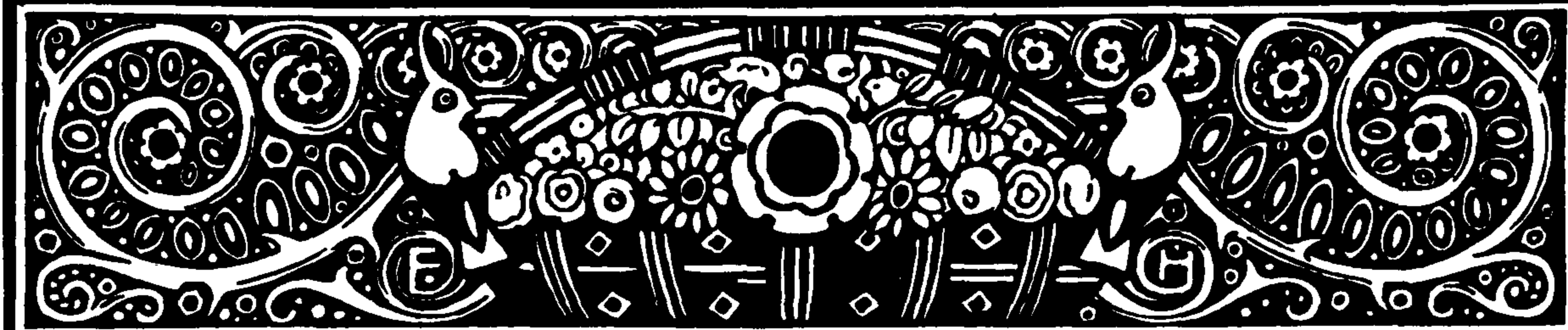
Merkblatt des Landesvereins „Sächsischer Heimatschutz“. Der Landesverein „Sächsischer Heimatschutz“ hat ein Merkblatt herausgegeben, das seine Maßnahmen zur künstlerischen Beeinflussung privater Bauten in Stadt und Land enthält. In ausführlicher Weise werden darin die umfangreichen, aber zu sichtlichen Erfolgen führenden Arbeiten geschildert. In 38 Abbildungen zeigt das Flugblatt Bauten verschiedenster Art, wie sie an die Geschäftsstelle des Landesvereins zur Verbesserung in ästhetischer Hinsicht eingeschickt und in abgeänderter geschmackvoller Weise von dieser wieder herausgegeben werden. Dies geschieht, wie überhaupt jede Inanspruchnahme der Geschäftsstelle, kostenlos. Bauende und Bauausführende können sich daselbst in allen einschlägigen Fragen Rat und Auskunft erbitten. Der „Sächsische Heimatschutz“ ist also gleichzeitig eine Bauberatungsstelle. Das Flugblatt ist Jedermann

zur Anschaffung aufs wärmste zu empfehlen, es führt in eine große Kulturaufgabe hinein, deren Lösung für jedes Land von großer Wichtigkeit ist. Der niedige Preis von 10 Pfg. (ausschließlich des Portos von 5 Pfg.) dürfte einer großen Verbreitung nicht im Wege sein. Das Merkblatt ist durch die Geschäftsstelle des „Sächsischen Heimatschutzes“, Dresden-A., Schießgasse 24, zu beziehen, woselbst auch alle Auskünfte in Sachen des Heimatschutzes kostenlos erteilt werden. —

Der XII. internationale Schifffahrtskongreß 1912 wird in Philadelphia stattfinden. Die Fragen, welche der Kongreß behandeln wird, sind vom ständigen Komitee bereits aufgestellt. Sie behandeln in der Binnenschifffahrt: 1. Verbesserung von Flüssen durch Regulierung und Baggerung, unt. Umst. auch durch Sammelbecken. Wann ist diese zweckmäßiger als Kanalisierung bzw. Anlage von Seitenkanälen? 2. Abmessungen von Kanälen mit großem Verkehr, Schifffahrtsbetrieb, Schleusen. 3. Zwischen- und Endhäfen mit ihren Umschlagseinrichtungen. Bezüglich der Seeschifffahrt sind folgende Fragen aufgestellt: 1. Dockanlagen. 2. Abmessungen der Seekanäle mit Hinblick auf die mutmaßlichen Größenverhältnisse der Seeschiffe. 3. Ausrüstung der Häfen mit mechanischen Einrichtungen.

Daneben werden zahlreiche „Mitteilungen“ aus verschiedenen Gebieten gewünscht, so über die Verwendung des Eisenbetons sowohl bei Fluß- wie bei Seebauten, Neuerungen bezüglich des Schutzes der Kanalufer, bauliche Ausgestaltung neuer Seehäfen, wirtschaftlich-technische Untersuchung, wann Brücken, Schwebefähren oder Tunnel unter Seeschifffahrtsstraßen anzuwenden sind usw. —

Rhein-Großschifffahrt von Basel bis zum Bodensee. In einer am 7. Nov. d. J. abgehaltenen Sitzung des Großen Ausschusses des „Zentralvereins für deutsche Binnenschifffahrt“ zu Berlin wurde folgende Entschliebung angenommen: „Der Große Ausschuß des „Zentralvereins für deutsche Binnenschifffahrt“ anerkennt: 1. die technische Ausführbarkeit des Projektes der Fortführung eines neuzeitlichen Anforderungen entsprechenden Schifffahrtsbetriebes von Basel bis zum Bodensee, sowie die Regulierung der Bodenseewasserstände; 2. die hohe wirtschaftliche Bedeutung dieser Projekte für das Rhein-Bodenseegebiet, wie auch für die Ausgestaltung eines gesamten mitteleuropäischen Binnenschifffahrtsnetzes.“ —



* BEILAGE FÜR VEREINE *

Berichte über Versammlungen und Besichtigungen.

Tagesordnungen und Bekanntmachungen Seite 751.

Architekten-Verein zu Berlin. In der Versammlung am 17. Oktober sprach unter dem Vorsitz des Hrn. Geh.-Brt. Saran Prof. Dr.-Ing. Blum aus Hannover über den von ihm gemeinsam mit Prof. Bruno Schmitz und der Firma Havestadt & Contag bearbeiteten Entwurf zum Wettbewerb Groß-Berlin. Der Vortragende war zu seinem Bedauern noch nicht in der Lage, zu der Beurteilungsschrift des Preisgerichtes Stellung zu nehmen, da diese immer noch nicht erschienen ist. Obwohl der Verkehr die Grundlage für die Weltstadtgestaltung sei, verzichtete der Vortragende auf eine genauere Erörterung der Verkehrspläne des Wettbewerbsentwurfes und behandelte hauptsächlich die Freiflächen, die Innenstadt und die künstlerischen Fragen. Die Arbeit, einen Grundplan für die Weitergestaltung Groß-Berlins aufzustellen, sei wesentlich anderer Natur, als die meist vorkommenden Bebauungspläne. Die Unterschiede beruhen in der Größe des Gebietes, der notwendigen eingehenden Behandlung der verschiedenen Verkehrsanstalten und vor allem in der erforderlichen genauen Durcharbeitung der Innenstadt, in der besonders im Gebiet des Lehrter-Hamburger- und des Potsdamer-Anhalter-Bahnhofes nur durch die gemeinsame Arbeit von Architekt und Ingenieur (Eisenbahner) ernst zu nehmende Entwürfe aufgestellt werden können. Aus dem reichen Inhalt des durch Lichtbilder unterstützten Vortrages sei hervorgehoben: Bezüglich der Freiflächen kommt es nicht so sehr auf den „Wald- und Wiesen-Gürtel an“, sondern auf die Erhaltung großer, geschlossener Waldbezirke und auf die Verbindung der äußeren Freiflächen mit den im Inneren vorhandenen, also auf eine radiale Entwicklung der Verbindungsflächen. Die Entlastung des Alexanderplatzes kann nicht durch rein örtliche Maßnahmen erfolgen, sie beruht vielmehr auf der Durchlegung der notwendigen Querstraße durch den Potsdamer-Anhalter-Bahnhof, auf der Verbesserung des Straßennetzes unter Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Stralau-Rummelsburg und auf der Anlage von Uferstraßen an der Spree, die sich nach dem Entwurf von Bruno Schmitz am jetzigen Inselfpeicher zu dem „Forum der Arbeit“, zu einem würdigen Denkmal kommunaler Arbeit vereinigen sollen. Das jetzt so trostlose Gebiet der Bahnanlagen in Moabit und im Bereich des Potsdamer- und Anhalter-Bahnhofes wird in dem Entwurf durchaus als eine Einheit aufgefaßt, die unter vollständiger Abstellung der jetzt so großen Fehler der Straßenanlage das Ganze zu einem von großen Architektur-Achsen beherrschten Monumentalwerk zusammenfaßt. In dem Vortrag ließ Prof.

Blum durchblicken, wie oberflächlich die Kritik vielfach den Entwurf behandelt und manchen Vorwurf erhoben hat, der schon bei einem flüchtigen Durchlesen des dazu gehörigen Erläuterungsberichtes in sich zusammenbricht; allerdings stellt es sich mehr und mehr heraus, daß Mancher, der mit Vorwürfen rasch bei der Hand war, den Erläuterungsbericht — vielleicht den wichtigsten Teil der ganzen Arbeit — überhaupt nicht gelesen hat. —

In der Versammlung am 24. Oktober, die unter dem Vorsitz des Hrn. Prof. de Thierry tagte und an der auch die Vereinsdamen teilnahmen, sprach Hr. Reg.-Bmstr. Stephan über seine „Studienreise nach Indien und dem persischen Golf mit dem Endziel Mesopotamien“. Der Vortragende beschrieb zunächst unter Hervorhebung kolonialpolitisch und technisch interessanter Dinge die Reise von Port Said durch den Suezkanal über Aden nach Bombay. Er ging dann nach Besprechung der einzelnen Volksstämme zur Schilderung des englischen Kolonisationswerkes, der Erschließung Indiens für Verkehr und Zivilisation über und entwarf ein klares Bild der Entwicklung indischer Baukunst, zunächst der um 300 vor Chr. etwa einsetzenden buddhistischen Stilrichtung, die ein Jahrtausend hindurch gleichzeitig mit dem Buddhakult herrschte und in einigen edlen Baudenkmalen des westlichen und zentralen Indiens sich bis heute erhielt. Daran schloß sich Besprechung der etwas bizarrphantastischen brahmanisch-hinduistischen Epoche und der im 12. bis 18. Jahrhundert unter dem Einfluß des von Norden her eingedrungenen Islam einsetzenden muhammedanisch-indischen Architektur, die nicht nur im Aufbau, sondern vor allem in der Ausgestaltung von Innenräumen, insbesondere von Kultbauten und Palästen Hervorragendes geleistet hat. Die letzte Betätigung einheimisch-bodenständiger Kunstbestrebungen tritt in einer Art zierlichen Barocks zu Tage, den man u. a. besonders in Jeypur, Hauptstadt des gleichnamigen Vasallenstaates antrifft. Weniger ansprechend ist die moderne, etwas nüchterne, europäisierende Bauweise Indiens. Neu und belehrend waren insbesondere auch die den II. Teil des Vortrages bildenden Ausführungen über die heißen Küstenländer des persischen Golfes, jenes durch Perlenfischerei und durch allerlei seltsame Naturerscheinungen, z. B. zahlreiche Variationen wunderbaren Meerleuchtens bemerkenswerten Nordzipfels des indischen Ozeans. Besitzen wir doch hierüber bisher so gut wie gar keine Literatur, zumal kaum ein Dutzend Europäer im Jahr hierher gelangen. (Ausführliche Reise-



schilderung in Buchform bereitet der Vortragende zurzeit vor). Buntbewegt ist die auch nach Ostafrika hinüberspielende Geschichte des Sultanates Oman (Hauptstadt Maskat), die Redner auf Grund arabischer und englischer Quellen, sowie eigener Feststellungen schilderte. Ueber die einzelnen bemerkenswerten Städte Südpersiens, des Landes der berühmten Perserteppiche, aber auch unaufhörlicher politisch-kriegerischer Verwicklungen, in die England nunmehr einzugreifen Miene macht, führte der Reisebericht nach Bassorah, der malerisch am vereinigten Euphrat und Tigris — Venedig vergleichbar — an zahlreichen belebten Wasserstraßen gelegenen bedeutenden türkischen Hafenstadt. Mit einem Hinweis auf die im Zweistromlande Mesopotamien von der deutschen Orientgesellschaft gemeinschaftlich mit der kgl. preußischen Museumsverwaltung unternommenen erfolgreichen Ausgrabungsarbeiten, an denen der Vortragende mitgewirkt hat, schloß er die interessanten Schilderungen, die durch mehr als 100 Lichtbilder nach eigenen Reiseaufnahmen unterstützt wurden. —

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Wiesbaden. In der Oktober-Versammlung hielt Hr. Arch. Reg.-Baumstr. a. D. Fr. Wolff an Hand einer von ihm für den Nassauischen Gewerbeverein verfaßten Denkschrift einen Vortrag über die „Neugestaltung des Submissionswesens“. Nach einer allgemein gehaltenen Einleitung über die in den Kreisen der Handwerker und Gewerbetreibenden herrschenden Anschauungen, Klagen und Wünsche, sowie die von den Handwerker-Vertretungen in der Sache bereits unternommenen Schritte ging der Vortragende näher auf die beiden hauptsächlich vom Submissionswesen betroffenen Gebiete, die öffentlichen und die privaten Arbeitsvergebungen, ein. Besondere Beachtung erfordert naturgemäß das Bauwesen, da es sich hierbei sowohl um die größten Summen handelt, als auch verschiedene andere und wichtige Umstände neben dem allgemeinen: „Angebot und Nachfrage“ mitsprechen. Dabei wurde betont, daß zu Unrecht bisher fast ausschließlich das öffentliche Submissionswesen Gegenstand der Verbesserungsvorschläge gewesen sei, während als noch wichtiger und einschneidender in das wirtschaftliche Leben das private zu betrachten wäre, da es sich auf einem viel umfangreicheren Gebiet abspiele. Auch kommt hier einerseits die Abhängigkeit von Konjunktur, Geldmarkt, Hypothekenwesen usw. (weil es sich ja zum größten Teil um Spekulation handelt) schärfer zum Ausdruck, andererseits fällt die unter einem gewissen Druck stehende Mitwirkung der Verbraucher bei öffentlicher Vergebung, nämlich der Behörden, weg; es hängt sehr viel von Einsicht und gutem Willen des Publikums ab. Weiterhin kamen die bei dem heutigen Verfahren auftretenden hauptsächlich mißlichen Momente, desgl. die aus einer Aenderung unter Umständen sich für die „Gewerbefreiheit“ ergebenden Beschränkungen zur Sprache, ebenso aber auch das allgemeine nicht zum mindesten in Technikerkreisen bestehende Interesse an der Erhaltung eines soliden und leistungsfähigen Handwerker- und Unternehmerstandes. Von den zahlreichen aus den beteiligten Kreisen gemachten Verbesserungs-Vorschlägen wurden nur die wichtigsten besprochen; diese betreffen: 1. Obligatorische und allgemeine Zuziehung von Handwerker-Sachverständigen bei den Vorarbeiten, sowie Abnahme und Abrechnung. 2. Aufstellung einheitlicher Bedingungen und Preislisten (Kostenanschläge). 3. Vergebung von Arbeiten an Handwerker-Korporationen. 4. Aufhebung des Paragraphen 100q der Gewerbeordnung, der den Zwangsinnungen das Recht der Preisfestsetzung vorenthält. Neben diesen vier Maßnahmen, die nach Möglichkeit und Art der Durchführung, sowie der durch sie gebotenen Vor- und Nachteile besprochen wurden, laufen noch eine große Zahl mehr die formale Seite der Submissionen betreffende her. Trotz anscheinender Schwierigkeit bei Inangriffnahme so umfangreicher Neuerungen dürften sich diese, den guten Willen der Behörden vorausgesetzt, verhältnismäßig einfach auf dem Verwaltungsweg einführen lassen. Eingreifen der Gesetzgebung wird nur bei No. 4, § 100q betreffend, erforderlich sein; doch ist dies der einzige Punkt, von dem man sich in Verbindung mit dem Gesetz gegen unlauteren Wettbewerb eine einigermaßen erfolgreiche Einwirkung auf das private Submissionswesen versprechen kann.

Zum Schluß erwähnte Redner auch die von einer wirtschaftlichen Sicherung der handwerklichen Existenzen auf die zünftige und kunstvolle Ausübung des Berufes zu erwartende günstige Rückwirkung. Im Anschluß an den Vortrag wurde eine Kommission gebildet, die im Verein mit der Handwerkskammer und mit Sachverständigen der einschlägigen Gebiete die Herbeiführung einheitlicher Bedingungen und einheitlicher Preislisten für die Stadt Wiesbaden erwirken soll. —

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg. Vers. am 11. März 1910. Vors.: Hr. Dr. Gleim. Anwes.: 58 Pers. Aufgen.: Stadt-Baumstr. Paul Haase.

Hr. Leo macht Mitteilungen aus dem Baugewerbe über das Submissionswesen. Nach einer kurzen einleitenden Darlegung der geschichtlichen Entwicklung des Submissionswesens von seinem Ursprung im 17. Jahrh. an bis zu seiner heutigen Gestaltung ging Redner auf die trotz aller Reformen immer lebhafter gewordenen Klagen des Gewerbestandes über die Mißstände des Verfahrens ein und erläuterte einen vom Norddeutschen Baugewerks-Verein dem Vorstände des A.-V. mit der Bitte um Berücksichtigung übersandten Vortrag von Rogge.

Der von Rogge gemachte Vorschlag, zur Verhinderung der vom Gewerbestande beklagten unreellen Uebertretungen den Zuschlag Demjenigen zu geben, dessen Offerte einem vorher vom Ausschreiber unter Mithilfe Sachverständiger ermittelten Preise am nächsten komme, wird unter Hinweis auf die in Mannheim und anderen Städten mit mechanischen Zuschlagmethoden, z. B. dem Mittelpreisverfahren, gemachten ungünstigsten Erfahrungen kritisch beleuchtet. Diesem Vorschlag werden die sonst gebräuchlichen Verfahren, insbesondere die seit 1905 in Preußen vorgeschriebene Zuschlagsart mit grundsätzlicher Ausschließung unreeller Unterbietungen, gegenüber gestellt. Dabei werden auch die Mißstände der in Hamburg bestehenden ausschlaggebenden Mitwirkung der Finanz-Deputation bei der Vergebung kurz gestreift.

Bezüglich der empfohlenen Zuziehung von Sachverständigen bei der Festsetzung des bei der Vergebung maßgeblichen Voranschlags wies Redner auf die günstigen Erfahrungen in Dresden hin und ging dann weiter auf die von Rogge empfohlenen und tatsächlich schon bestehenden Zusammenschlüsse und Vereinbarungen im Baugewerbe zur Preisbestimmung bei Submissionen unter Darlegung einiger neuerer gerichtlicher Urteile ein.

Zum Schluß seiner Ausführungen erklärte Redner, keinen bestimmten Antrag bezüglich einer weiteren Verfolgung der Rogge'schen Ratschläge stellen zu wollen, da voraussichtlich in absehbarer Zeit in Hamburg ein bürgerchaftlicher Ausschuß über das Submissionswesen beraten werde.

Hr. Erbe spricht sodann über neuere staatliche Hochbauten. Redner führte von den zahlreichen staatlichen Hochbauten der letzten Jahre zuerst einige ältere Entwürfe an, deren Architektur bewußt an die Alt-Hamburger Ueberlieferung anknüpft, wie das Gebäude der Landherrenschaften nebst Polizeiwache und Kriminalrevier Ecke Depenau und Klingberg, bei welchem Alt-Hamburger Motive bei den Einzelformen in weiterem Umfang verwendet worden sind, dann einige höhere Lehranstalten und die Volksschulen am Bullenhusener Damm und der Telemann-Straße. Redner leitete dann zu den neuen Volksschulbauten über und erläuterte kurz das einheitliche Bauprogramm für diese Anstalten. Die Architektur der malerischen, ganz in Backstein ausgeführten Schule am Bullenhusener Damm, sowie die ruhige, von dänischen Motiven beeinflusste Fassade der Volksschule an der Telemann-Straße wurden im Bilde vorgeführt.

Nachdem Redner die heutigen Baukosten einer Volksschule, die besonders nach Einführung des zweiseitigen Banksystems gewaltig gestiegen sind, mit den vor 10 Jahren verglichen hatte, schilderte er am Schluß seines Vortrages den in der Ausführung begriffenen Börsen-Anbau. Bei dieser Aufgabe von höchstem ästhetischen Reiz habe die Abwägung der Verhältnisse des hochragenden Rathauses zur breit gelagerten Börse, ferner die durch den Altbau der Börse gegebene Symmetrie-Achse und schließlich die Divergenz in der Geschoßausbildung der Fassaden am Adolfsplatz und der Großen Johannis-Straße zu der vorliegenden Lösung geführt. Der letzte Punkt habe die Einschaltung eines neutralen Baugliedes in Gestalt des Treppenturmes verlangt. Redner erläuterte an den Lichtbildern der Modelle, daß die vielseitigen künstlerischen Erwägungen zu der geplanten Lösung führen mußten. Die Kosten des Anbaues seien auf 1 265 000 M. veranschlagt. — Wö.

Sächsischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Am 7. März sprach in Dresden Hr. Verm.-Insp. Kießling über: Verfolgung von Luftfahrzeugen mittels eines Theodolites. Nach einigen einleitenden Worten über das am ersten Osterfeiertag in Dresden-Strehlen stattgefundene nationale Wettfliegen erläuterte der Vortragende zunächst den doppelten Zweck der Ballonverfolgung durch einen Theodolit, der in der Beschaffung 1. von Grundlagen zu wichtigen Forschungen für Meteorologen, und 2. von unerläßlichen Auskunftsmitteln über Stärke und Richtung der Windströmungen an den Führer des Ballons besteht. Hierauf wurde die Theorie der Distanzmessung entwickelt unter besonderer Berücksichtigung der einzelnen

gebräuchlichen Diaphragmas, als Fadenkreuz, Glasmikrometer und das weniger bekannte Okularfilar-Schrauben-Mikrometer. Nach Ableitung der Gleichungen zur Bestimmung der einzelnen Flugbahn-Elemente, welche durch Messungen mit dem Theodolit festgelegt worden waren, ging Redner auf die dazu benutzten Instrumente selbst über. Es sind dies der Schreiber'sche, der de Quervain'sche und der Bunge'sche Theodolit, deren Vor- und Nachteile dargelegt wurden. Zuletzt berichtete Redner noch über das bei Piloten- und Luftballon-Verfolgungen vom Direktor der sächs. Landeswetterwarte mit einem freiwilligen Unteroffizierskorps eingeübte Verfahren mittels Meßtisch, Kippregel und Gradbogen. — Sch.

Vereinigung Berliner Architekten. Am 22. Oktober besichtigte die „Vereinigung“ das neue Krankenhaus der Gemeinden Reinickendorf, Tegel, Wittenau und Rosenthal in der Teich-Straße in Reinickendorf unter Führung seiner Erbauer, der Hrn. Mohr & Weidner, Architekten in Charlottenburg. Da wir die bemerkenswerte Anlage in unserer Zeitung veröffentlichen werden, so begnügen wir uns an dieser Stelle mit der kurzen Bemerkung, daß der mit 1 900 000 M. bestrittene erste betriebsfertige, jedoch erweiterungsfähige Teil, der dann bei 2 750 000 M. Gesamtkosten 400 Betten fassen wird, in allen Teilen die Sorgfalt und Umsicht ihrer Erbauer erkennen ließ. —

Am 28. Okt. besichtigten zahlreiche Mitglieder die neue katholische Garnison-Pfarrkirche zu Spandau unter Führung ihres Erbauers, Geh. Reg.-Rat Prof. Chr. Hehl in Charlottenburg. Wir haben der interessanten Zentralanlage in Jahrg. 1909, S. 349, eine eingehende Darstellung nach den Plänen gewidmet, auf die wir verweisen.

Anschließend an diese Besichtigung fand ein Besuch des neuerbauten Johannis-Stiftes in Spandau gleichfalls unter Führung seines Erbauers, des Architekten Prof. Otto Kuhlmann in Charlottenburg, statt. Wir hoffen, unseren Lesern noch Näheres über die bemerkenswerte Anlage mitteilen zu können. —

Die III. ordentliche Versammlung fand unter dem Vorsitz des Hrn. Kayser und unter Teilnahme von 39 Mitgliedern am 3. Nov. d. J. statt.

Vor Eintritt in die Tagesordnung erläuterte Hr. Dir. Hermann von der „Kunst-Plastik-Gesellschaft m. b. H.“ in Frankfurt a. M. eine neue Putzart, den Preßputz (D. R. P. No. 218985), der bei Neubauten anstelle des Feinputzes unmittelbar auf den Rauhputz aufgetragen werden und durch elastische Stempel eine ornamentale Behandlung erhalten kann, von welcher der Redner eine Reihe von Beispielen vorführte. Das Material bindet mit jedem Untergrund; seine Zusammensetzung ist Geschäftsgeheimnis, sie besteht jedoch in der Hauptsache aus Zement und einem bestimmten Fettgehalt, der dem Zement die Sprödigkeit nimmt. Das Material ist sehr hart und von großer Widerstandsfähigkeit gegen äußere Verletzungen. Die elastischen Stempel ermöglichen, ihm in der Oberfläche Formen zu verleihen, die durch starre Stempel nicht erreichbar sind. Der Preßputz ist unempfindlich gegen Temperaturschwankungen und Feuchtigkeit. Seine ornamentale Oberfläche läßt sich in jeder Weise mit Farbe behandeln. Seine Anwendung kann erfolgen als Sockel in Hauseingängen, Treppenhäusern, Gängen, Küchen, Badestuben, Veranden, kurz überall da, wo die unteren Wandteile in Gefahr stehen, einem schädigenden Einfluß zu unterliegen. Der Durchschnittspreis für 1 qm beträgt etwa 4,50 M.

Darauf erstattete Hr. Möhring Bericht über die XXXIX. Abgeordneten-Versammlung des „Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ in Frankfurt a. M., an welcher er als Abgeordneter der „Vereinigung“ teilgenommen hatte. (Vergleiche unsere ausführ-

lichen Mitteilungen über die Versammlung in No. 73 ff.)

In seiner Eigenschaft als Mitglied des Preisgerichtes beim Wettbewerb der Baugesellschaft „Union“ betr. die Bebauung des Grundstückes der Gesellschaft gegenüber dem Reichstags-Gebäude in Berlin gab Hr. Spindler der Versammlung die Gesichtspunkte bekannt, unter welchen es zu der S. 692 gemeldeten Entscheidung kam, und erläuterte zugleich die im Saal ausgehängten 16 Entwürfe der engeren Wahl.

Nachdem nahm das Wort wieder Hr. Möhring, um in fesselnder Weise seine Eindrücke vom Städtebau-Kongreß zu London des vergangenen Sommers zu schildern. Nach einer kurzen Würdigung der auf dem Reiseweg gelegenen Städte Cöln und Brüssel vom Gesichtspunkte ihres städtebaukünstlerischen Eindruckes und nach Mitteilungen einer Reihe von Eindrücken von der englischen Landschaft vor London, aus London selbst, sowie vom königlichen Institut der britischen Architekten ging der Redner hauptsächlich auf die Schilderung der Gartenstadt Letchworth und der Gartenvorstadt Hampstead vor London ein, um aus beiden über Einzelheiten ihrer Anlage, über die besonderen Verhältnisse des englischen Klimas und des englischen Bodens zu berichten. Dabei wurden interessante Seitenblicke auf einzelne bemerkenswerte bauliche Unternehmungen in London, z. B. die des Baumeisters W. Willet, geworfen, eines Unternehmers, der durch Heranziehung tüchtiger Architekten bei seinen Unternehmungen auch die künstlerische Seite zu wahren weiß, die wiederum für das geschäftliche Gelingen als vorteilhaft sich erwiesen hat.

Den Ausschuß „Groß-Berlin“ erklärt die „Vereinigung“ als weiter bestehend und wählt als Ersatz zweier ausgeschiedener Mitglieder in ihn die Hrn. Möhring und Spindler.

Hr. Seel berichtet über Besprechungen mit der Baupolizeibehörde von Berlin betr. die Verantwortlichkeit des Architekten für alle bei einem Bau beschäftigten Unternehmer der Baupolizei gegenüber. Diese Verantwortlichkeit wird von der Baupolizei formell verlangt, es wird aber auch zugegeben, daß sich der Architekt durch Zurückgreifen auf den Unternehmer unter Aufstellung einer besonderen Vertragsbedingung entlasten kann. Ueber den Gegenstand findet eine Aussprache statt, an der sich außer dem Berichterstatter die Hrn. Ebhardt, Michel, Schuster und Wolffenstein beteiligen und in welcher die ähnlichen Verhältnisse in den Nachbarstädten von Berlin, bei Vorhandensein eines Generalunternehmers usw. gestreift werden. Die Angelegenheit, die von großer Bedeutung für die Baukünstler ist, wird weiter verfolgt.

Der „Bund Deutscher Architekten“ hat an die „Vereinigung“ das Ersuchen gerichtet, über die Verwirklichung des in folgendem Bundestags-Beschluß enthaltenen Gedankens in Vorberatung mit ihm zu treten:

„In Gemeinschaft mit Privat-Architekten des Verbandes (Architekten-Verein und Vereinigung) die Gründung eines eingetragenen Vereins vorzubereiten. Dieser Verein soll die künstlerisch wirkenden Privatarchitekten Deutschlands umfassen, er soll Sonderrechte und den Ruf erstreben, daß seine Mitglieder die tüchtigsten künstlerischen Anwälte des bauenden Publikums sind.“

Die Versammlung beschließt einstimmig, dem Ersuchen des Bundes zu entsprechen und in alsbaldige Vorberatungen über den als dringend notwendig erklärten engen Zusammenschluß der Privat-Architekten Deutschlands einzutreten.

Der Versammlung wurden als neue Mitglieder die Hrn. Denecke, Lorenz, Müller und Rehnig bekanntgegeben und vorgestellt. —

Tagesordnungen und Bekanntmachungen.

Vereinigung Berliner Architekten.

Tages-Ordnung

für die IV. Mitglieder-Versammlung am 17. Nov. 1910.

1. Hr. Geheimrat March: Bericht über die Tätigkeit des Ausschusses Groß-Berlin.

2. Vortrag der Hrn. Giesecke & Wenzke über aus-

geführte Arbeiten, insbesondere über das Seemanns-Erholungsheim in Klein-Machnow bei Zehlendorf.

3. Hr. Reg.-Baumstr. Schilbach: Bericht über eine Konferenz mit dem Hrn. Polizei-Präsidenten v. Jagow über baupolizeiliche Fragen für Berlin.

4. Mitteilungen.

Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.

An die Einzelvereine! Der geschäftsführende Ausschuß für die Erinnerungsfeiern in Rom im Jahre 1911 veröffentlicht das im Folgenden abgedruckte Spezielle Reglement für die Internationale Architektur-Ausstellung in Rom im Jahre 1911, das hiermit zur Kenntnis gebracht wird.

1.

Die Internationale Kunstausstellung in Rom enthält eine Internationale Architektur-Ausstellung, welche im März 1911 eröffnet und am 31. Okt. 1911 geschlossen wird.

16. November 1910.

2.

Die Internationale Architektur-Ausstellung wird durch das Ausführungskomitee für die Gedächtnisfeiern 1911, welches vom Bürgermeister von Rom ernannt wurde, ge-

fördert und verwaltet. Geordnet und geleitet wird sie durch die Sektion „Schöne Künste“, die aus demselben Komitee hervorgegangen ist.

3.
Die Architektur-Ausstellung wird in internationalen Sälen stattfinden. Jedoch ist den ausländischen Nationen, welche zu der Kunstausstellung einen eigenen Pavillon bauen, das Recht vorbehalten, wenn sie es wünschen und in Uebereinstimmung mit dem Vorstande des Komitees die Architektur-Ausstellung in den eigenen Pavillons einzurichten.

4.
Zu der Architektur-Ausstellung werden angenommen:
a) Reproduktionen von Architekturen und Dekorationen, welche in dem Jahrzehnt 1901—1910 ausgeführt worden oder in der Ausführung begriffen sind und das Erhabenste und Charakteristischste darstellen, das in jedem Staate mit künstlerischem Zweck und außer der gewöhnlichen Handelserzeugung geschaffen worden ist.

b) Nachbildungen von Denkmälern und Entwürfen von Wiederherstellungen, soweit sie im Interesse der Geschichte und der Kunst gemacht worden sind.

c) Architektonische und dekorative Studien und Skizzen, wenn sie ein besonderes Interesse für Erfindung oder Schönheit der Ausführung erregen können.

Das architektonische Werk muß im allgemeinen durch perspektivische Abbildungen, die es auch Denjenigen leicht verständlich machen können, die keine Uebung in solchen Studien besitzen, dargestellt werden.

Die geometrischen Ansichten werden nur soweit angenommen, wie sie zur Erklärung notwendig sind. Diese Ansichten müssen am Rande der Gesamtafeln im kleinsten Maßstabe gezeichnet werden.

Die Photographien werden ausnahmsweise und nur in großem Format, und soweit sie als Ergänzung der Zeichnungen dienen, angenommen.

Es werden auch Modelle angenommen, die das architektonische Werk oder seine Einzelheiten darstellen, sowie Proben des verwendeten Materiales und der Arbeiten der Künste, welche der Architektur behilflich sind, soweit sie das ausgestellte Werk ergänzen.

5.
Die Gemeindeverwaltungen, welche im letzten Jahrzehnt die Regulierungsarbeiten von alten und neuen Stadtteilen ausgeführt oder studiert haben, werden gebeten, die Sektion „Schöne Künste“ des Komitees über die Modelle und die Zeichnungen, welche sie auszustellen wünschen, unterrichten zu wollen, damit die Sektion in der Lage sei, die Sendung zu erbitten, falls sie dem Zweck der Ausstellung dienen kann.

Es werden ebenso die Provinzen und die Gemeinden Italiens eingeladen, die Erfolge ihrer Tätigkeit in den letzten 50 Jahren, soweit sie öffentliche Arbeiten betreffen, auszustellen, sei es als Monographien, Albums und Kataloge, oder sei es als Modelle oder graphische Darstellungen, damit das Publikum in der Lage sei, die wichtigsten Werke genießen zu können.

6.
Das Komitee wird für die wichtigsten und besten der von Regierungen, Stadtgemeinden, künstlerischen Gesellschaften und Privaten ausgestellten Werke goldene und silberne Medaillen verteilen. Eine internationale Jury wird durch festzustellende Bestimmungen die genannten Ehrenbezeichnungen zuweisen.

8.
Eine Kommission aus 5 Mitgliedern, von denen 2 von den ausstellenden Künstlern gewählt und 3 nach dem Vorschlag der Sektion „Schöne Künste“ vom Vorstande des Komitees ernannt werden, wird die Auswahl aus den eingesandten Werken vornehmen.

9.
Die Entscheidung der Jury ist unwiderruflich.

10.
Die von der Auslandskommission ausgewählten Werke, sowie die der eingeladenen italienischen und ausländischen Künstler sind von dem Ursprungsort bis zum Ort der Ausstellung frei von allen Frachtkosten und von jeder anderen Ausgabe, Einpackung und Auspackung einbegriffen. Das Komitee wird auch für die Zurücksendung der Werke sorgen.

Was die Sendung des Materiales anbetrifft, so wird nur eine Ermäßigung von 50% auf die Frachtkosten bewilligt. — Für die von nicht eingeladenen italienischen und ausländischen Künstlern zur Ausstellung gesandten Werke wird auf den italienischen Eisenbahnen eine Ermäßigung von 50% bewilligt; die danach angenommenen Werke werden frei von allen Einpackungs- und Auspackungskosten sein.

11.
Die Anordnung der Werke wird vom Vorstand des Komitees einer oder mehreren nach dem Vorschlag der Sektion „Schöne Künste“ zu ernennenden Kommissionen anvertraut werden.

12.
Die Werke müssen bei der Sektion „Schöne Künste“ vom 1. bis 30. Nov. 1910 angemeldet werden, und zwar in zweifachem Exemplar, auf dem vom Sekretariat des Komitees zu diesem Zwecke erteilten Zettel. Die Veränderungen auf dem Anmeldezettel müssen von der Sektion „Schöne Künste“ erlaubt werden. Die Einsendung der unterschriebenen Zettel bedeutet die volle Zustimmung zu diesem Reglement.

13.
Das Komitee übernimmt keine Verantwortung wegen eventuellem Schaden der Werke, sei es während der Sendung oder im Inneren der Ausstellung, sei es bei der Frachtlösung oder in nicht vorzusehenden Fällen.

14.
Alle zu der Internationalen Architektur-Ausstellung bestimmten Werke müssen in starken durch Schrauben geschlossenen Holzkisten verpackt werden.

Die Pastelle, Aquarellbilder und Zeichnungen müssen unter Glas und eingerahmt sein.

15.
Die Werke von ausländischen und italienischen Künstlern dürfen nicht vor dem 1. und nicht nach dem 31. Januar 1911 in Rom eintreffen.

Terminverlängerung wird für die Ablieferung der Werke nicht gestattet.

Ein illustrierter Katalog, in welchem alle die von der Sektion „Schöne Künste“ angegebenen Werke abgebildet sind, wird herausgegeben.

Für die Werke, deren Abbildung nicht gewünscht wird, müssen die Künstler oder die Besitzer die dazu nötige Erklärung auf dem Anmeldezettel machen.

Nach dem Gesetz über die Verfassungsrechte vom 18. September 1882 No. 1012 und den Entscheidungen des Appellationsgerichtes von Venedig vom 15. Dezember 18 und des Obertribunals von Rom vom 22. März wird je Nachahmung oder Fälschung des Kataloges verboten.

16.
Außer den Reproduktionen für den illustrierten Katalog kann keine weitere Abbildung der ausgestellten Werke ohne Erlaubnis der betreffenden Künstler stattfinden. Solche Erlaubnis muß schriftlich gegeben werden, und es bleibt für den Künstler das Recht bestehen, die eigenen ausgestellten Werkenachbilden lassen zu können.

Der Vorstand des Komitees behält sich das Recht vor, im Ausstellungspalais oder in besonderen Pavillons die von Künstlern erlaubten graphischen Nachbildungen ausführen zu lassen.

17.
Allen Ausstellern wird für den dauernden Eintritt zu der Internationalen Architektur-Ausstellung und für das Recht einer Ermäßigung auf den italienischen Eisenbahnen eine persönliche Karte bewilligt.

18.
Im Falle einer Verschiebung des Schlusses der Ausstellung gelten alle die in diesem Reglement enthaltenen Maßregeln auch für die ganze Aufschiebungszeit. Während der Ausstellungszeit kann kein Werk, weder von dem Künstler noch von dem Besitzer, zurückgezogen werden.

19.
Der Vorstand des Komitees behält sich das Recht vor, Werke, die von der Jury selbst angenommen wurden, oder Werke von eingeladenen Künstlern nicht auszustellen.

20.
Die Maßregeln für die Wahl der Jurys werden den Ausstellern einen Monat vor den einzelnen Wahlen mitgeteilt.

21.
Die Korrespondenz betreffs der Internationalen Architektur-Ausstellung muß an den Vorstand des Ausführungs-Komitees für die Gedächtnisfeiern des Jahres 1911 — Sektion „Schöne Künste“, Sitz in Rom, adressiert werden. —

Enrico di San Martino, Vorsitzender des Komitees.
Ettore Ferrari, Vorsitz. der Sektion „Schöne Künste“.

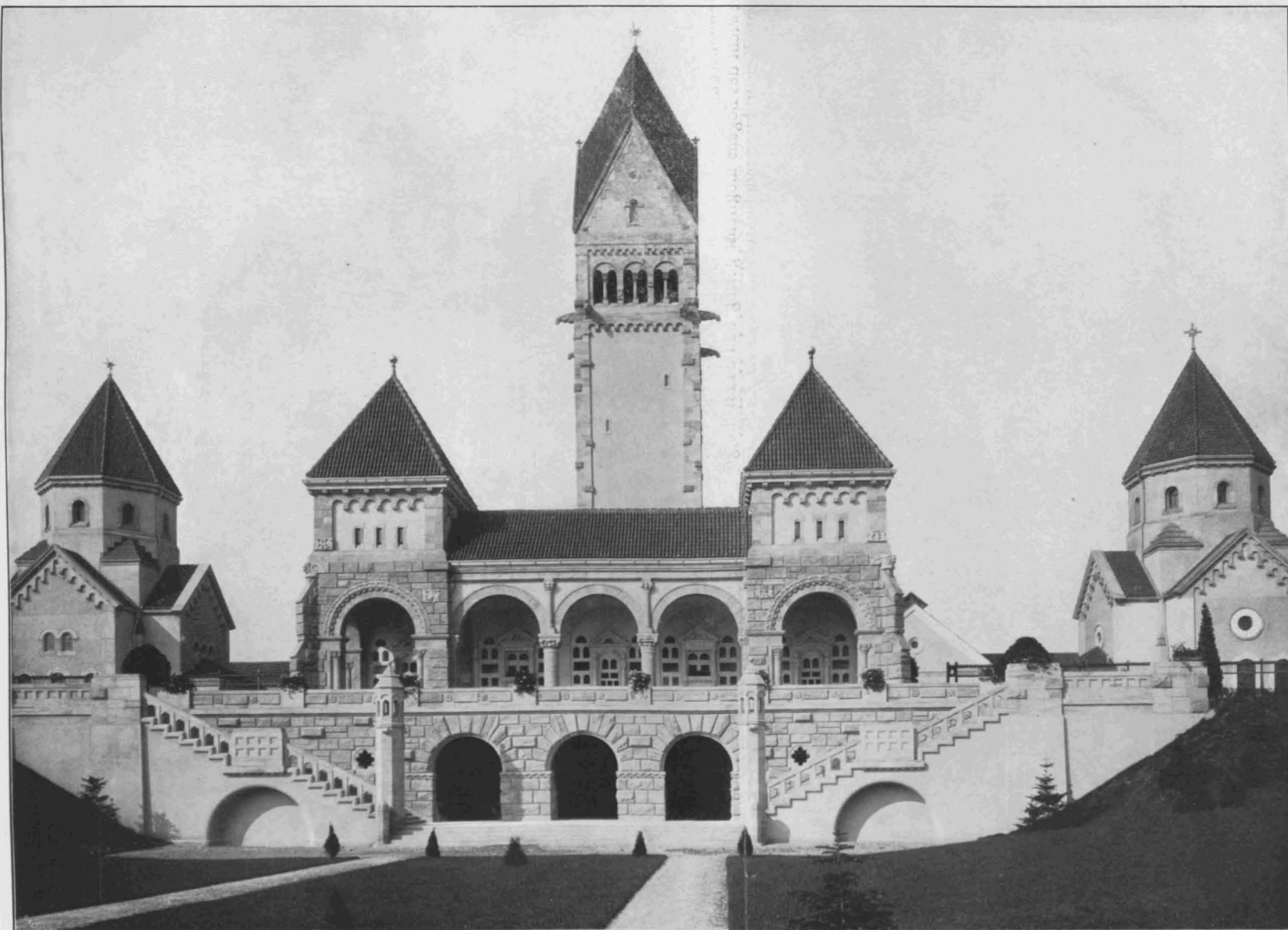
Berlin, den 10. November 1910.

Franz Franzius, Geschäftsführer.

Inhalt: Die Neubauten des Südfriedhofes in Leipzig. — Vom städtischen Brückenbau in Berlin. — Vermischtes. — Vereine. — Verband. —

Hierzu eine Bildbeilage: Straßenbrücke über den Bahnhof Gesundbrunnen in Berlin: Swinemünder-Brücke.

Verlag der Deutschen Bauzeitung. G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



DIE NEUBAUTEN DES
 SÜDFRIEDHOFES IN
 LEIPZIG. * ARCHITEKT:
 STADTBURAT KGL.
 OBER-BAURAT WIL-
 HELM SCHARENBERG
 IN LEIPZIG. * ANSICHT
 DER URNENHALLE UND
 DER SEITEN-KAPELLEN
 VOM URNENHAIN AUS.

=== DEUTSCHE ===

** BAUZEITUNG **
 XLIV. JAHRGANG 1910
 ***** NO. 93. *****



Seiten-Ansicht der Gruft-Kolonnaden.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRGANG. № 93. BERLIN, 19. NOVEMBER 1910.

Die Neubauten des Südfriedhofes in Leipzig.

Architekt: Stadtbaurat königlicher Oberbaurat Wilhelm Scharenberg in Leipzig.

(Fortsetzung.) Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 755, 756 und 757.



Die Lage des neuen Friedhofes zwischen den Vororten Stötteritz und Probstheida, in einer landschaftlich ziemlich reizlosen, jedoch an geschichtlichen Erinnerungen reichen, leicht gewellten Gegend ist geeignet, dem Gelände in späterer Zeit, bei fortschreitender Bebauung der Außenbezirke Leipzigs, erhöhte Bedeutung insofern zu geben, als es die zusammenhängende Fläche von Gehölzen, Wiesen und Auen, über die Leipzig im Westen in einer Ausdehnung verfügt, wie sie zugleich in so unmittelbarer Verbindung mit der Stadt keine andere Großstadt Deutschlands aufzuweisen vermag, im Südosten fortsetzt. Von Wahren im Norden bis nach Gautzsch und Oetzsch im Süden, auf eine Länge von mehr als 10 km, ist Leipzig an seiner Westseite von einem vielfach verzweigten, bis zu 3 km breiten, unbebauten Gelände begleitet, das nur zwischen Leipzig und Plagwitz-Lindenau durch die sich hier fast berührende Bebauung eine Einschnürung erfahren hat, sonst in einzelnen Ausläufern aber bis weit in die Stadt sich vorschiebt, das bebaute Gebiet im Süden teilweise umgibt und heute wohl noch ohne

große Schwierigkeiten mit dem Südfriedhof in eine landschaftliche Verbindung zu bringen ist, sodaß dann Grünflächen und Luftquellen die Stadt in großem Umkreis umschließen. Aus dieser Lage der Dinge kommt dem Friedhof bei Probstheida neben seiner vornehmsten Bestimmung eine weitere Bedeutung von beinahe nicht geringerer Wichtigkeit zu. Es ist möglich, daß man diesen Gesichtspunkt bereits im Auge gehabt hat, als man im Jahr 1899 beschloß, das damalige Gelände um 7,9 ha zu erweitern und dabei gleichzeitig eine Vergrößerung des Friedhofgeländes auf 50,5 ha sicherte. Vor der letzten Eingemeindung lag der Friedhof noch auf fremdem Gebiet; nach der Eingemeindung von Probstheida, Dösen usw. jedoch ist weites Gelände zusammen mit dem Friedhof in die neuen städtischen Grenzen einbezogen worden, sodaß wenigstens aus diesem Grunde nichts im Wege steht, die herrliche Friedhofsanlage mit den Gehölzen südlich von Connewitz in eine landschaftliche Verbindung zu bringen und so den Totengarten nicht allein den Toten zu widmen, sondern ihn auch für die Lebenden nutzbar zu machen.

Was die Gebäude anbelangt, so war schon bei der ersten Anlage des Friedhofes der Gedanke ins Auge gefaßt, eine monumentale, der Bedeutung der

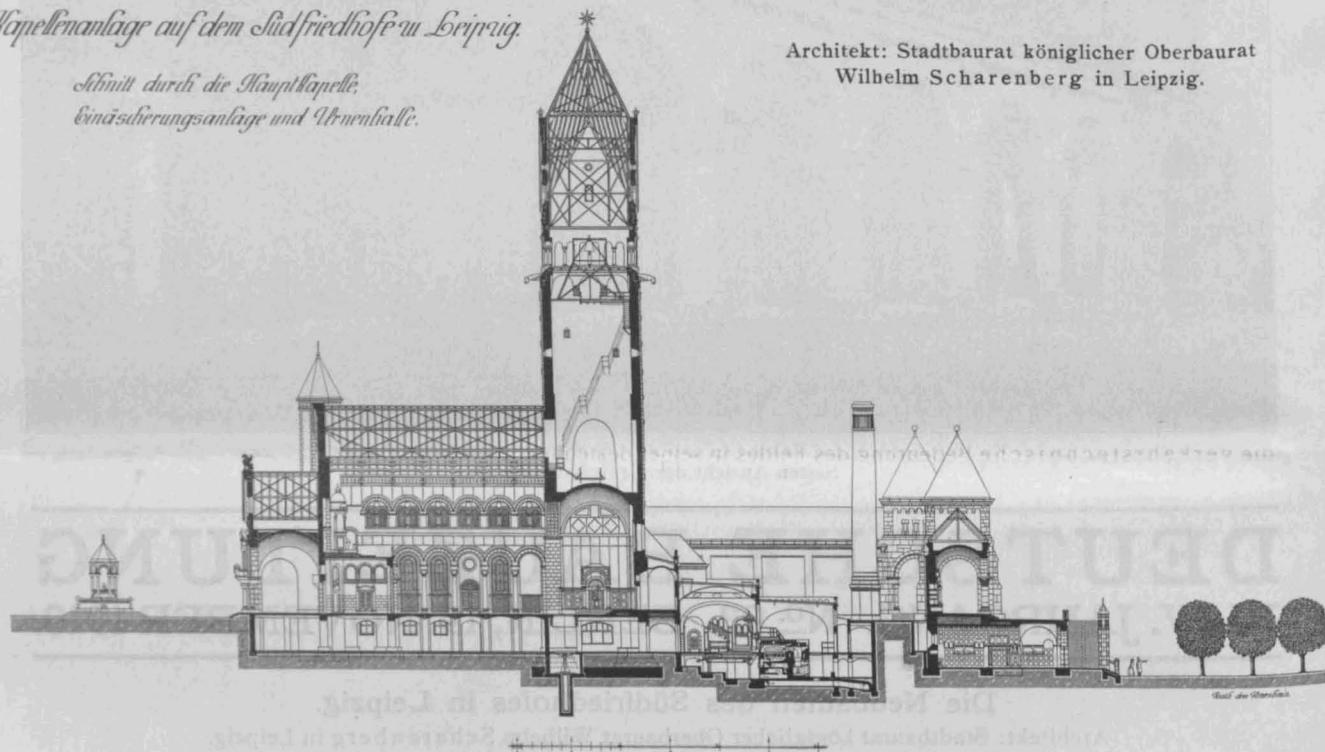
Stadt Leipzig würdige Kapellen- und Leichenhallen-Anlage zu erbauen. Zunächst jedoch entschied sich die Stadtverwaltung für eine vorübergehende Anlage: für eine Leichenhalle mit 16 Zellen und schlichter Sprechhalle und einen gleich schlichten Warteraum, in Fachwerk ausgeführt, aber in Verbindung gebracht mit einem kleinen, massiven Verwaltungsgebäude. Mit den vorgenommenen Erweiterungen und der zunehmenden Benutzung des Friedhofes jedoch stiegen auch die Anforderungen an die Gebäude, sodaß die Stadt-Verwaltung der Erbauung endgültiger Bauwerke von monumentalem Gepräge näher treten mußte. Nach bewährten Vorbildern wurde ursprünglich geplant, die Neubauten am Eingang zum Friedhof zu errichten und hinter ihnen das Gräberfeld sich entwickeln zu lassen. Da sie jedoch hier in unmittelbare Beziehung mit dem Völkerschlacht-Denkmal getreten wären und man mit Recht befürchten konnte, daß die wuchtigen Formen dieses Denkmals die kleineren Formen der Friedhofbauten nicht zur Geltung kommen lassen würden, so nahm die Bauverwaltung die Verschiebung vor, die der Lageplan S. 742 zeigt, eine Verschiebung um 500 m

für die Anlage des Friedhofes in der unmittelbaren Umgebung der Bauwerke architektonische Gesichtspunkte maßgebend, so wurde die übrige Friedhofs-Fläche unter Benutzung der natürlichen Bodengestaltung und der Zufälligkeiten der Landschaft als Park-Anlage ausgebildet. Die Anordnungen zeigt der angeführte Lageplan. Aus ihm geht hervor, daß von der auf das Völkerschlacht-Denkmal zulaufenden Allee-Straße mit monumentalem Gepräge unter etwa 45° eine weitere Allee-Straße nach Südwesten abzweigt, welche zugleich die Hauptachse für die Bauanlage enthält. Von hier aus zweigen vor der Einmündung in den halbkreisförmigen Vorplatz Seiten-Alleen zu den Gräberfeldern ab. Diese sind in der Hauptsache quadratisch angelegt, werden aber so von geschwungenen Neben-Alleen durchschnitten, daß ein schematischer Eindruck der Gesamtfläche nicht aufkommt. Dieser Eindruck ist mit Erfolg auch da zu zerstreuen versucht worden, wo Hauptwege nicht hinführen. Der Hauptzugang zum Friedhof, von einigen Nebengebäuden begleitet, liegt neben dem geplanten Wasserbecken des Völkerschlacht-Denkmales. In sei-

Kapellenanlage auf dem Südfriedhof in Leipzig.

*Schnitt durch die Hauptkapelle;
Einäscherungsanlage und Urnenhalle.*

Architekt: Stadtbaurat königlicher Oberbaurat
Wilhelm Scharenberg in Leipzig.



nach Süd-West. Zugleich wurde hier ein 5 m hohes Plateau geschaffen, auf dem die Bauanlage sich erhebt und von dem aus ein weiter Blick in die südlich gelegene Landschaft sich öffnet. Vor den Gebäuden wurde eine halbkreisförmige Fläche angelegt, auf der noch Brunnenanlagen aufgestellt werden, und es wurden neue Alleen so auf sie zugeführt, daß ihr Ziel-punkt die neuen Gebäude wurden. Waren demnach

ner Gesamt-Anordnung stellt sich der Friedhof als eine Fortsetzung der ausgedehnten Parkanlagen dar, die sich nördlich des Völkerschlacht-Denkmales entwickeln. Man darf es als einen Gewinn für dieses Denkmal bezeichnen, daß es an drei Seiten bereits eine parkartige Umgebung erhalten hat und hoffentlich auch an der vierten Seite nicht von Häusern bedroht wird. —

(Fortsetzung folgt.)

Das Tempelhofer Feld.

Von Professor Dr.-Ing. Otto Blum in Hannover.

In No. 52 der „Deutschen Bauzeitung“ ist bei der Besprechung der Entwürfe für Bebauung des westlichen Teiles des Tempelhofer Feldes von Berlin bereits darüber Klage geführt worden, daß die zuständigen Behörden anscheinend auf dem Standpunkt stehen, es könnten für Einzelteile des Feldes stückweise selbständige Bebauungspläne aufgestellt werden. Tatsächlich hat ja das Kriegsministerium für den westlichen Teil Bebauungspläne durch Stübgen, Göcke und Gerlach aufstellen lassen.

So sehr man diese hervorragenden Arbeiten anerkennen muß, so muß man doch der Bemerkung der „Deutschen Bauzeitung“ beipflichten, daß die Aussonderung dieses Teilgebietes städtebaulich zu bedauern ist; denn bei einer derartigen durchaus unorganischen Beschränkung des

Gebietes ist es selbst Männern wie den genannten unmöglich gemacht worden, in ihre Entwürfe den Gedanken der Weltstadt zu legen. Sie hätten uns unbedingt ganz andere Lösungen beschert, wenn es ihnen vergönnt gewesen wäre, das ganze Tempelhofer Feld einheitlich erfassen zu dürfen und dieses wieder als einen Teil von Groß-Berlin, und zwar als einen Teil, der seiner Größe und Lage nach die größten Entwicklungsmöglichkeiten in sich trägt und die wundervollsten Weltstadt- und Kaiserstadt-Motive verwirklichen kann.

Inzwischen ist nun der Verkauf des westlichen Teiles an die Gemeinde Tempelhof Tatsache geworden, und daran wird wohl nichts mehr zu ändern sein. Es scheinen auch schon bestimmte Absichten hinsichtlich des Bebauungsplanes zu bestehen. Trotzdem soll in Folgendem

versucht werden, die Aufmerksamkeit der Behörden darauf zu lenken, daß die hiermit eingeleitete Zersplitterung der Kaiserstadt des Deutschen Reiches nicht zur Ehre gereichen kann. Vielleicht ist es noch Zeit, daß wenigstens der Gedanke einer vom Aufmarschgelände bis nach Rixdorf hin durchgehenden Ost-West-Parkverbindung verwirklicht werden kann.

Da das Tempelhofer Feld bisher militärischen Zwecken diene, so ist für die Frage seiner künftigen Gestaltung wohl auch der Gesichtspunkt maßgebend, inwieweit die Armee auf das Feld verzichten kann. Diese Frage ist bisher noch nirgends bestimmt beantwortet worden; man weiß nur, daß der westliche Teil abgegeben worden ist; man weiß aber nicht, ob und wieviel von dem größeren östlichen Teil entbehrt werden kann.

Militärisch dürfte das Feld nach seiner geschichtlichen Bedeutung als Übungs- und Paradeplatz zu würdigen sein. So sehr nun bezüglich der Ausbildung der Truppe die Parade hinter dem Exerzieren (im weiteren Sinne des Wortes) zurücktritt, so verdient sie in diesem besonderen Fall die höhere Bedeutung, weil es sich um das historische Paradeplatz der preußischen Garde und der kaiserlichen Residenz handelt. Ein vollkommen ausreichendes Paradeplatz wird man also unter allen Umständen freihalten müssen. Ueber dessen notwendige Größe darf man sich aber keine falschen Vorstellungen machen. Tatsächlich wird von den Kaiser-Paraden des gesamten Gardekörps von dem östlichen Teil nur etwa ein Drittel, vielleicht noch weniger in Anspruch genommen. — Das Marsfeld in Paris ist nur 500:1000 m groß. — Hieraus darf man den Schluß ziehen, daß mehr als die Hälfte des östlichen Teiles für andere Zwecke benutzt werden kann, ohne daß die Paraden darunter leiden.

Eine große einheitliche Fläche wird man aber außerdem auch noch aus dem Grunde frei halten, um Gelegenheit zu Sport, großen Sportfesten und zu internationalen Fachausstellungen zu bieten.

Auf den zum Exerzieren notwendigen Flächenbedarf sei hier nicht näher eingegangen; die maßgebenden militärischen Kreise äußern sich hierüber kaum. Ich persönlich halte dafür, daß aus einer ganzen Reihe von militärischen Gründen die Verlegung des größeren Teiles der Berliner Garnison in die Außengebiete sich im Laufe der Zeit von selbst ergeben muß, daß also die Bedeutung des Tempelhofer Feldes für das Exerzieren immer mehr nachläßt.

Für die folgende Untersuchung ist angenommen, daß ein ausreichender Parade-, Sport- und Ausstellungsplatz im östlichen Teil freizuhalten ist, der auch für das Kleinexerzieren einiger Regimenter ausreicht, daß aber im übrigen über den östlichen Teil des Feldes mit verfügt werden kann.

Unter dieser Voraussetzung ist zunächst zu fragen: „Was ist das Tempelhofer Feld dann für Groß-Berlin? Diese Frage ist nach verschiedenen Gesichtspunkten zu beantworten. Würdigt man zuerst die verkehrstechnische Bedeutung des Feldes in seiner Beziehung zu Groß-Berlin, so ist das Feld im Sinne Groß-Berlin radial mit großen Straßenzügen zu durchdringen. Jetzt hindert das Feld die gesunde radiale Entwicklung Berlins nach Süden, indem es Berlin SW. bis SO. von seinem natürlichen Hinter- und Entwicklungsgebiet, Tempelhof-Britz mit dem Teltow-Kanal, abschneidet; daher kommt zum Teil auch die ungesunde Konzentration des Verkehrs in der Potsdamer-Straße, am Halleschen-Tor und am Hermann-Platz. Das Tempelhofer Feld ist auch in Verbindung mit dem Keil der Potsdamer-Anhalter-Bahn eine der wichtigsten Ursachen für das wirtschaftliche Zurückbleiben von Berlin SW. und S. Das Feld muß also in nord-südlicher Richtung durchbrochen werden. Außerdem werden noch Straßenzüge in ost-westlicher Richtung und besonders auch solche südost-nordwestlicher Richtung (Rixdorf-Bellealliance-Straße) notwendig.

Sodann kommt das Feld in Betracht für Neuansiedelungen verschiedener Art, vornehmerer im Westen, bescheidenerer im Osten, und in dieser Beziehung besteht die Möglichkeit höchster sozialer Taten.

Ferner wäre zu prüfen, inwieweit etwa die Eisenbahnen Teile des Feldes in Anspruch nehmen möchten, um ihre wachsenden Aufgaben im Güterverkehr befriedigen zu können. Man wird voraussichtlich mit einem neuen Ortsgüterbahnhof in der Südost-Ecke des Feldes rechnen müssen, da die Bahnhöfe Tempelhof und Rixdorf schon reichlich stark belastet sind.

Vor allem aber ist das Tempelhofer Feld in dem Gedanken „Groß-Berlin“ zu würdigen als die Stätte, an der sich eine wirklich monumentale Weltstadt-Parkgestaltung schaffen läßt. Hierfür muß der große Parade- und Sportplatz den Mittelpunkt bilden. Er darf aber nicht zusammenhanglos in den Ansiedelungen liegen, sondern muß mit den schon vorhandenen oder noch zu schaffenden Parkanlagen, Freiflächen und Monumentalschöpfungen zu einer einheitlichen gewaltigen Schöpfung zusammengefaßt werden. Dann wird Berlin etwas schaffen können, was größer ist als die höchsten Leistungen in Paris und größer als die bewundernswürdigen Pläne für die Neugestaltung Chicagos; und in Berlin läßt sich das Chicago gegenüber mit verschwindend geringen Mitteln machen —, aber leider muß man oft den Eindruck haben, als ob die Kleinmütigkeit in Berlin größer sei als die Großzügigkeit in Chicago. (Sehr wahr! Die Red.)

Außer dem Paradeplatz als Mittel- und Hauptstück müßte die Parkgestaltung umfassen: im Nordosten die Ha-enhaide und die Friedhöfe an der Bergmann-Straße mit der ausstrahlenden kirchengeschmückten, wasserbelebten Achse des Elisabeth-Ufers, die zu den neu zu gestaltenden Spreeufer-Straßen hinleitet. Im Südosten die Friedhöfe in Rixdorf, die durch Parkstreifen und Parkstraßen wohl noch mit dem



Kapitelle der Gruft-Kolonnaden.
Die Neubauten des Südfriedhofes in Leipzig.

Treptower-Park verbunden werden können. Im Norden den zu vergrößernden Viktoria-Park und in einer fernen Zukunft wohl noch eine Prachtstraße im Zuge der Friedrich-Straße. Im Nordwesten ein neues parkbelebtes, vornehmes Weltstadt-Viertel, das nach Umgestaltung der Potsdamer-Anhalter Bahn heranwachsen wird. Im Süden verschiedene südlich gerichtete Parkstreifen, welche die Verbindung mit den äußeren Freiflächen aufnehmen.

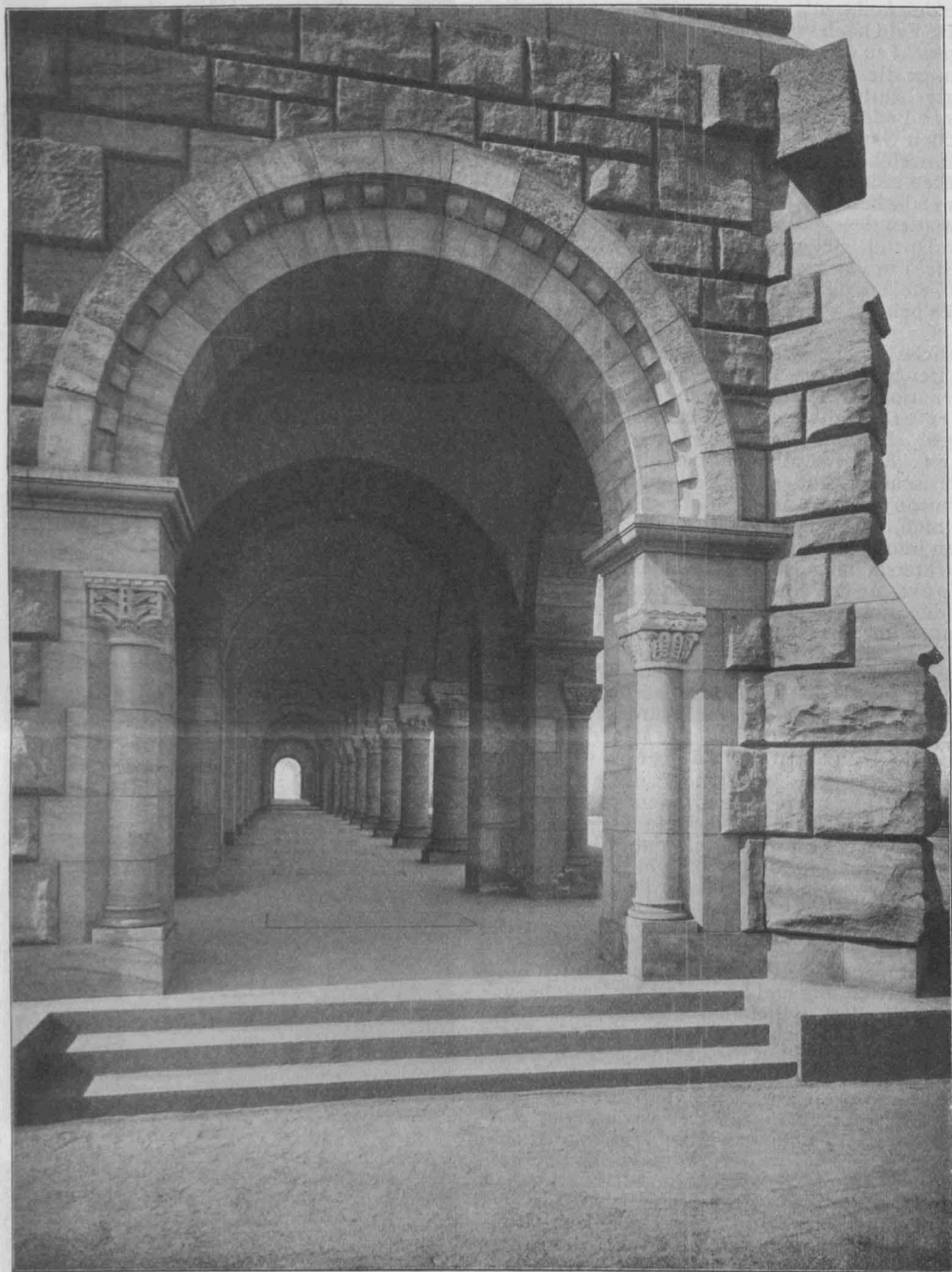
So würde aus dem Tempelhofer-Feld etwas werden, das den Süden von ganz Groß-Berlin in einer Würde beherrscht, die in keiner Weltstadt ihres Gleichen finden würde!

durch Schranken fest umschlossen ist, die fallen oder durchbrochen werden müssen, damit das Feld das organische Teilglied eines Ganzen werden kann. Besonders stark ist die Schranke im Westen, zu der sich Militär-Bahnhof, Anhalter-Bahn und Kasernen vereinigen. Allerdings ließe sich eine Fußgänger-Verbindung über die Bahnanlagen hinweg von dem Königsweg her noch herstellen. Im Süden bildet die Ringbahn eine im westlichen Teil bis zur Tempelhofer-Chaussee kaum durchdringbare Schranke. Die Schranken im Norden und Osten bestehen teils in Friedhöfen, teils in falsch angelegten, aber leider schon

bebauten Straßen; doch sind hier die notwendigen Umgestaltungen und die

Durchbrechungen gut ausführbar. Aus den Schranken und der Lage zu Groß-Berlin ergeben sich für das Tempelhofer-Feld eine Reihe von „Randstrahlen-Punkten“, deren Bedeutung für die Erschließung sehr zu beachten ist, denn es handelt sich um Punkte, die künftig eine hohe Verkehrs-Bedeutung erhalten werden. Als solche Punkte wären z. B. zu nennen die Kolonnen-Brücke, die Station Pape-Straße, der nördliche und südliche Ausgang der Tempelhofer-Chaussee. Im Osten treten sie weniger deutlich in die Erscheinung oder werden vielmehr — richtiger gesagt — erst durch künftige Schnellbahnen geschaffen werden. Die Strahlenpunkte erhalten nämlich eine besondere Bedeutung dadurch, daß sie teils bereits Schnellbahn-Stationen sind (Pape-Straße, Ringbahn-Station Tempelhof), teils dazu werden, sobald die so dringend nötigen Schnellbahnen endlich geschaffen werden. Dann werden an einer Reihe von Randstrahlen-Punkten Umsteige-Stationen zwischen mehreren Schnellbahnen entstehen, und das Straßennetz der Wohngebiete muß dann im Einzelnen unter Berücksichtigung dieser Stationen, als der wichtigsten Verkehrspunkte, durchgebildet werden. Auch hieraus geht hervor, daß es

höchst bedauerlich wäre, wenn jetzt ein Teil des Tempelhofer-Feldes für die Bebauung erschlossen würde, ohne Rücksicht auf die notwendige Gesamtverkehrs-Entwicklung zu nehmen. —



Bogenstellung der Gruft-Kolonnaden.

Die Neubauten des Südfriedhofes in Leipzig.

Architekt: Stadtbaurat königlicher Oberbaurat Wilhelm Scharenberg in Leipzig.

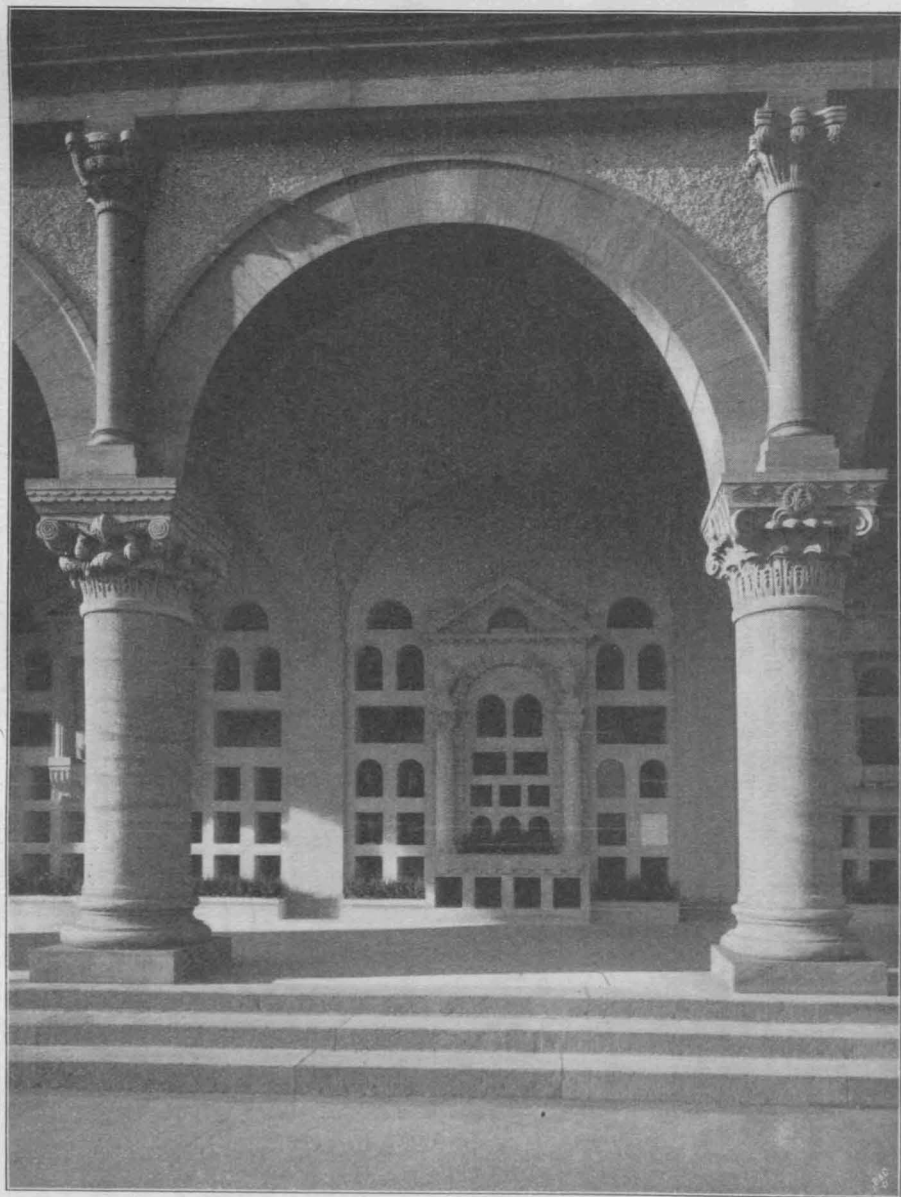
Für die Einzellösung der vorstehend kurz umrissenen Aufgabe seien noch einige Punkte verkehrstechnischer Natur erwähnt. Zunächst beobachten wir beim Tempelhofer-Feld, daß es zurzeit nach vielen Seiten hin

Entwicklung zu nehmen. —

Architekturskizzen von Meistern der Renaissance in den Uffizien zu Florenz.

Es sind nicht immer die besten Entwürfe der schaffenden Künstler, denen die Umsetzung in die Wirklichkeit beschieden ist. Fast könnte man sogar behaupten: gerade ihre besten Gedanken sind verdammt, ewig Entwürfe zu bleiben. Man braucht nur den einen oder

anderen Jahrgang unserer zahlreichen Kunstzeitschriften zu durchblättern, um zu einem solchen für Künstler und Laien gleichermaßen bedauerlichen Schluß zu kommen. Viele talentvolle Künstler, welche die beste Zeit ihres Lebens um die Ausführung ihrer Gedanken ringen, müs-



Die Neubauten des Südfriedhofes in Leipzig.
Architekt: Stadtbaurat königlicher Ober-
Baurat Wilhelm Scharenberg in Leipzig.
Teil-Ansicht vom Eingang zur Haupt-Kapelle und Bogen-System der Urnen-Halle.

sen oft noch recht froh sein, wenn einige ihrer Studienblätter in die Öffentlichkeit wandern dürfen. Und ganz besonders das Schicksal der Architekten ist es, daß gar oft ihre originellsten und freiesten Gedanken bei der Allgemeinheit auf Unverständnis und Widerstand stoßen. Nach dem Grund dieser bedauerlichen Erscheinung brauchen wir nicht lange zu suchen: das Volk in seiner großen Mehrheit besitzt eben immer noch für Malerei und Bildhauerei ungleich mehr Verständnis, als für die Mutter

dieser Künste, die Architektur. So ist es heute und so wird es wohl auch im Zeitalter der italienischen Renaissance gewesen sein. Eine Ausnahme von dieser Regel scheint nur das goldene Zeitalter der Antike zu machen.

Also auch damals, zur Zeit eines Brunelleschi und Bramante sind wohl viele schöne Baudenken im Keime stecken geblieben. Da ist es nun für uns Nachgeborene ein wahres Glück, daß eine ganze Anzahl solcher Keime in den Glaskästen der Uffizien zu Florenz heute noch wohl erhalten zu sehen sind. Eine Unmenge von Skizzenblättern gibt dort Zeugnis von dem Fleiß und der reichen Erfindungsgabe jener Meister. Einige davon, die ich mir als besonders typisch im Skizzenbuch notiert, sind hier in den Abbildungen 1–3 wiedergegeben.

Abbildung 1 zeigt eine Studie zum Obergeschoß eines Palazzo von der Meisterhand des B. Peruzzi (1481–1536). Hierbei interessiert besonders die reiche Ausbildung des Hauptgesimses, bestehend in einer mächtigen, ziemlich flachen Hohlkehle, aus der eine Reihe von Stiehkappen mit steilem Scheitel ausgeschnitten sind. Die stehen gebliebenen Flächen der Hohlkehle sind durch aufgelegte Bänder belebt, deren aufgerollte Enden oben durch das Dachgesims, unten durch das Architravgesims aufgenommen werden. Die Hohlkehle als Hauptgesims ist zwar ein nicht selten vorkommendes Motiv der italienischen Renaissance, vor allem in Bologna, aber in der reichen Ausbildung, wie wir sie hier skizziert sehen, ist sie unseres Wissens an ausgeführten Bauten jener Zeit nicht zu finden.

Eine Skizze von Fra Giocondo (1433–1515), Abbildung 2, stellt wohl den Entwurf zu einem Amphitheater, Zirkus oder einer ähnlichen Anlage dar. Es ist ein fünfgeschossiger Rundbau mit einer kräftigen, barock wirkenden Umrißlinie. Den Schub der mächtigen Mauermassen der unteren Stockwerke nehmen starke Strebepfeiler auf, deren Endigungen, schon ganz barocke Voluten, dem Kern des Baues sich anschmiegen. Im Erdgeschoß sind diese Strebepfeiler durch torartige Öffnungen durchbrochen, die einen Rundgang um das ganze Gebäude ermöglichen. Die Aufteilung der unteren Geschosse durch die weit vorspringenden Strebepfeiler ist in den oberen Geschossen fortgesetzt durch gleich breite, aber nur flachreliefierte Gliederungen: im



Abb. 1. B. Peruzzi (1481–1536).

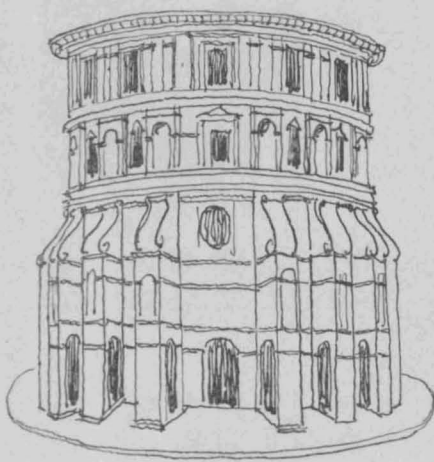


Abb. 2. Fra Giocondo (1433–1515).

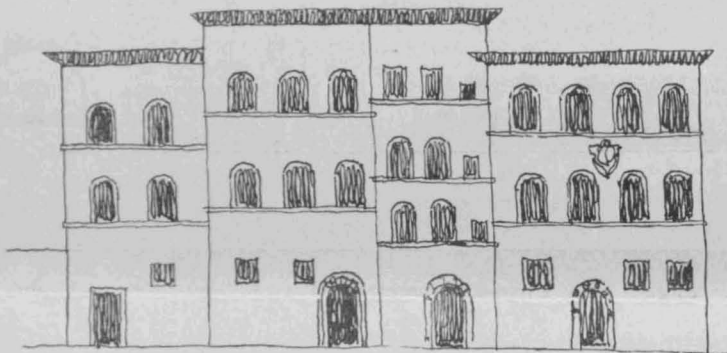


Abb. 3. Benedetto da Majano (1442–1497).

Ministerialrat Stengler †.

Am 1. Nov. starb in München nach längerer Krankheit im 61. Lebensjahr der k. Ministerialrat Adalbert Stengler, Vorstand der Abteilung für Wasserkraft-Ausnutzung im k. Staatsministerium des Inneren.¹⁾ Mit ihm verlor nicht allein der bayerische Staat einen hervorragenden Beamten, sondern auch die Wasserbautechnik einen ihrer besten Vertreter.

Schon der junge, ebenso lebensfreudige als lebenswürdige und schneidige Student ließ den späteren heiteren, tatenfrohen und tatkräftigen, mit hervorragenden Charaktereigenschaften ausgestatteten Mann erwarten. Diese Erwartungen haben sich in vollem Maße erfüllt.

Stengler erhielt seine erste Anstellung im Jahr 1877 als Bauamtsassessor am Straßen- und Flußbauamt Augsburg. In dieser geschäftlich nichts weniger als aufregenden Zeit mag er wohl in dem ruhigen, nicht durch Ueberhastung getrübbten Beschauen der Natur und ihrer Erscheinungen den Grund gelegt haben zu seiner späteren besonders hervorstechenden Eigenart, alle seine technischen Maßnahmen den Naturerscheinungen abzulauschen und anzupassen. Seine Begeisterung für den damals im Entstehen begriffenen alpinen Sport trug zu diesem tiefen Eindringen in die Natur ungemein viel bei, stählte seinen Körper und machte ihn fähig zur Ertragung jeglicher Strapazen.

So vorbereitet traf ihn der Ruf zur Uebernahme des Straßen- und Flußbauamtes Kempten. Man kann wohl sagen, keine bessere Wahl hätte jenes Mal getroffen werden können: ein junger tatendurstiger, hellblickender, jedem Bureaumatismus abholden Ingenieur mitten hineingestellt in die große Alpenwelt, die er vorher sportlich lieb gewonnen, deren tiefinnerste Krankheit er kennen gelernt hat, — wie soll einem solchen Mann nicht der Gedanke gekommen sein, dieser Welt sein ganzes Ich zu widmen, ein Arzt zu werden der an ihrem innersten Mark zehrenden Krankheit: der Wildbachverwüstungen?

Der Wille wie die Tatkraft waren da, es fehlte aber fast überall noch an dem richtigen Verständnis der Bevölkerung wie vor allem an den Mitteln. Geradezu einzig steht es da, wie Stengler diese Hindernisse überwand. Im kleinsten Maßstab beginnend, konnte er die Interessenten auf die sichtbar großen Erfolge seiner Verbauungen hinweisen und zugleich auf die doch verhältnismäßig geringen Kosten, mit welchen diese Erfolge erzielt wurden. Wesentlich zustatten kam ihm dabei seine besondere Gabe, mit dem einfachen Mann zu sprechen, ihm sein Vorhaben zum klaren Verständnis zu bringen und ihn von der Nützlichkeit seiner Pläne zu überzeugen, fast möchte man sagen, seine ingeniosen Gedanken ihm einzupflanzen. Die Wirkung dieser unendlich großen Kleinarbeit ließ denn auch nicht lange auf sich warten. Bald war der Name Stengler im ganzen Allgäu populär, bald waren seine Wildbachverbauungen das Wanderziel nicht allein seiner Mitbürger, sondern auch seiner Fachkollegen in Bayern, Deutschland und weit über Deutschland hinaus. Der Kreis Schwaben genehmigte nun im Verein mit der bayerischen Staatsregierung reichliche Mittel für Zwecke der Wildbachverbauung in Schwaben, und die hier ins Leben gerufene Bewegung zog bald weitere Kreise in ganz Südbayern, ja sogar auch in die weit entlegenen Täler Frankreichs und der Pfalz.

So kam es in Bayern zur Bildung zweier förmlicher Wildbach-Verbauungsämter, deren eines Stengler in Kempten zufiel, dessen Wirkungskreis aber weit über Schwaben sich erstreckte. Stengler hatte Schule gemacht. Sein Name wie sein Wirken werden in den Annalen der bayerischen Wasserbautechnik unauslöschlich eingeschrieben sein.

Diese äußerst umfangreiche, viel Zeit und Körperkraft erfordernde Tätigkeit hinderte den Unermüdlichen aber nicht, auch im Gebiet des Straßen- und Brückenbaues seinen vollen Mann zu stellen. Es sei hier nur an die muster-gültige Ausführung der Jochberg-Straße erinnert.

Es ist wohl selbstverständlich, daß Stengler die Bestimmung in sich trug, in die oberste Leitung des Straßen-

¹⁾ Vergl. auch die kurzen Mitteilungen in No. 90, S. 732.

vierten Geschoß vorgesetzte Nischen, im obersten Geschoß flache Doppelpilaster. Außerdem sind die oberen Geschosse durch viele Fensteröffnungen durchbrochen, sodaß sie sehr lebhaft wirken im Gegensatz zu den großflächigen, wenig durchbrochenen Mauer-Massen der unteren Stockwerke. Das Ganze bekrönt ein mächtiges Hauptgesims.

Am meisten dürfte den modernen Architekten Abb. 3 interessieren. Hier sehen wir, wie die Meister jener Zeit ihre Bauten im Großen entwarfen. Es sind 4 ganz einfache Reihenhäuser. Schon aus der Darstellungsweise — einfache Umrißlinien, die Öffnungen sowie das Hauptgesims in einem Sepiaton angelegt — ersieht man, daß es dem Künstler, Benedetto da Majano (1442—1497), bei dieser Skizze zunächst nur darum zu tun war, das Verhältnis zwischen Öffnung und Wand, von Fläche zu Relief festzustellen. Das ist eine Art künstlerischen Entwerfens, wie sie sich die modernen Architekten nach den langen Irr- und Umwegen der letzten Jahrzehnte erst wieder mühsam erringen mußten. Und

doch gibt es heute noch Architekten genug, die gerade beim Entwerfen solcher Reihenhäuser ihre ganzen Kenntnisse in dekorativen Formen auskramen zu müssen glauben und damit eine Reihe von scheinbar zufällig nebeneinander geratenen Steinbaukastenhäusern schaffen, die jegliche Ruhe und Großzügigkeit vermissen lassen. Wie anders unser Benedetto da Majano! Kräftige Hauptgesimse und ein einziger reicher Wappenschild an einem der Häuser: das ist der ganze dekorative Schmuck, den er verwendet, und doch machen diese Häuser einen nichts weniger als langweiligen Eindruck. Wie ist dies zu erklären? Seine Mittel sind: glückliche Massenverteilung durch Abwechselung in Gebäudehöhen- und Breiten, reizvolle Verteilung der Tür- und Fensteröffnungen in den Wandflächen und endlich sparsamste, aber sichere Anwendung von dekorativem Schmuck. Also die Summe der heutigen Architektenkunst! —

W. Fuchs, k. Abteilungs-Ingenieur in Stuttgart.

Bemessung des Brandschadens bei teilweiser Zerstörung eines Gebäudes.

Von Professor Dr. Karl Hilse in Berlin.

Auf Grund § 83 V. V. G. vom 30. Mai 1908, welcher zufolge des Gesetzes betr. die öffentl. Feuerversicherungsanstalten vom 25. Juli 1910 auch für diese Anwendung findet, hat der Versicherer im Fall eines Brandes den durch die Zerstörung oder die Beschädigung der versicherten Sachen entstehenden Schaden zu ersetzen, soweit die Zerstörung oder die Beschädigung auf der Einwirkung des Feuers beruht oder die unvermeidliche Folge des Brand-Ereignisses ist. Angesichts dieser zwingenden Rechtsregel kommt in Frage, ob bei Abschätzung eines Brandschadens das nicht unmittelbar durch das Feuer zerstörte, aber mittelbar infolge desselben für den Wiederaufbau nicht verwertbare Mauerwerk bei Ermittlung des Brandschadens mit zu bewerten ist oder unentschädigt zu lassen ist.

Nach der Mehrzahl der bestehenden Bauordnungen dürfen Gebäude entweder nur dicht auf der Grenze oder in vorgeschriebenen Abständen von derselben errichtet, und müssen die ersteren mit massiven Brandmauern dem Nachbar zu versehen werden. Auf Grund dieser Rechtsregel des öffentlichen örtlichen Baurechtes ist der Wiederaufbau eines dicht auf der Grenze stehenden Gebäudes unstatthaft, wenn die unzerstörten Mauerreste aus Fachwerk bestehen. Ebenso kann zufolge des Baufluchtengesetzes vom 2. Juli 1875 durch Ortsstatut eine hinter der bisherigen zurücktretende neue Baufluchtlinie festgesetzt, der Wiederaufbau eines abgebrannten Gebäudes in der bisherigen Fluchtlinie untersagt und nur in der neu ausgelegten gestattet werden. Unter beiden Voraussetzungen sind deshalb die stehen gebliebenen Mauerteile

eines abgebrannten Gebäudes für den Wiederaufbau nicht verwendbar, haben also für dessen Eigentümer gar keinen Wert. Dessenungeachtet läßt der Wortlaut der Polize-Bedingungen der Privatversicherungs-Gesellschaften bezw. der Reglements der öffentlichen Feuerversicherungs-Anstalten es zweifelhaft erscheinen, ob in diesem Fall Vollschaden oder bloß Teilschaden anzunehmen sei.

Die Bestimmung, daß die Versicherung weder die mittelbaren Nachteile des Schadenfalles, noch einen infolgedessen entgangenen Gewinn umfaßt, wird durch die Begriffsbestimmung des Vollschadens mitgetroffen. Ein solcher liegt aber dann vor, wenn ein Gebäude derart zerstört ist, daß es durch Ergänzung in den vorigen Stand nicht wieder hergestellt werden kann. Maßgebend hierfür kann sowohl die technische Unmöglichkeit wie die gesetzliche Unstatthaftigkeit der Verwendung stehen gebliebener Gebäudeteile für den Wiederaufbau sein. Ein ortstatutarisches oder ein baupolizeiliches Hindernis der Verwendung stellt ein Verbot des örtlichen öffentlichen Rechtes dar, welchem die gleiche Wirkung zukommt wie einer bautechnischen Beanstandung. Und daraus folgt als unzweifelbares Recht, daß bei Abschätzung des Brandschadens die Schätzer bezw. Schaumeister nicht nur die bautechnische Unmöglichkeit, sondern auch die baurechtliche Unstatthaftigkeit der Verwendung stehen gebliebener Mauerteile in ihrer gutachtlichen Wertbestimmung zu berücksichtigen haben; eine Auffassung, welche auch der Rechtsüberzeugung des Reichsgerichtes in dem Urteil vom 27. Mai 1910 entspricht. —

Brücken- und Wasserbauwesens in Bayern einberufen zu werden. Dies geschah im Jahre 1904. Mancher seiner Fachgenossen mag wohl damals das Gefühl gehabt haben, daß damit ein festgewurzelter Baum in ein anderes Feld verpflanzt wurde, und daß es vielleicht besser gewesen wäre, Stengler der Lebensaufgabe, die er sich selber geschaffen, zu erhalten und ihm Gelegenheit zu geben, seine Schule noch weiter auszubauen und zu vervollkommen.

In seiner neuen Stellung verblieb ihm ja allerdings das Referat der Wildbachverbauung in Bayern, bald aber mußte ihn der übrige viel größere Teil seines Referates — der Straßen-, Brücken- und Wasserbau fast des ganzen bayerischen Donauebietes — derart in Anspruch nehmen, daß er seinem Lieblingsfach doch nicht mehr die von ihm selbst gewünschte und für nötig erachtete Zeit hat widmen können.

Wer Gelegenheit hatte, den Spuren seiner neuen Tätigkeit zu folgen, der konnte finden, daß er sofort bestrebt war, namentlich dem Wasserbau an den Alpenflüssen neuen Geist einzuflößen, das bisher vielleicht zur Schablone Gewordene zu entfernen, den Flüssen ihren innersten Charakter abzulauschen und sie darnach zu behandeln, ein Grundsatz, der sozusagen in Fleisch und Blut Stengler's übergegangen war. Wiederum war es ihm nicht vergönnt, diesen neuen Samen auszustreuen, die aus ihm erspriessende Saat zu pflegen und die Früchte zu ernten. Schon alsbald nach seinem Eintritt ins Ministerium setzte in Bayern eine mit elementarer Kraft ausbrechende Bewegung zur Ausnutzung der Wasserkräfte ein. Es ist wohl einleuchtend, daß eine solche Bewegung dem Mann, der inzwischen das ganze Gebiet kennen gelernt hatte, in welchem Bayern seinen Hauptschatz an Wasserkraften barg, sofort gefangen nehmen mußte; so kam es, daß er bei Schaffung der besonderen Abteilung der Obersten Bau-Behörde für Ausnutzung der Wasserkräfte Bayerns zu deren Leiter berufen wurde.

Welche Unsumme von Arbeit in der kurzen Zeit von drei Jahren von ihm bewältigt wurde, ist geradezu be-

wunderungswürdig. Die Tatkraft Stengler's schien mit der Masse der ihm übertragenen Arbeit tagtäglich zu wachsen. Es sei hier nur an das eine zur Weltberühmtheit gewordene Walchenseewerk erinnert, neben dem — man kann ruhig sagen — mehr als hundert andere teils kleinere, teils größere Projekte ständig einherliefen.

Man denke dazu noch an die ob des neu entdeckten, von mancher Seite ins Ungemessene gehobenen National-Reichtums hochgespannte öffentliche Meinung, ihr Drängen nach Taten, die oft daraus entspringenden Aufregungen, und man wird es verständlich finden, daß solchen Anstrengungen auch der Stärkste zum Schluß erliegen muß. Ein schleichendes Leiden hat sich wohl unter solchem Einfluß rascher als gewöhnlich entwickeln können und ihm mußte Stengler vor der Zeit auch erliegen.

Dieses Lebensbild wäre unvollständig, würde es nicht noch schildern, wie der Verstorbene stets bemüht war, seine reichen Erfahrungen seinen jüngeren und jüngsten Kollegen im vollsten Maße mitzuteilen, ihnen nicht allein Vorbild und Lehrmeister, sondern auch stets ein Kollege und väterlicher Freund zu sein. Ebensowenig dürfen vergessen werden seine Dienste, die er dem „Bayerischen Architekten- und Ingenieur-Verein“ als einfaches Mitglied sowohl als auch als Vorstandsmitglied und als erster Vorsitzender geleistet hat; niemals lehnte er ein ihm aus dem Vertrauen der Kollegen heraus angebotenes Ehrenamt ab, sondern aufopfernd die damit verbundene Arbeit nicht scheuend, stellte er sich stets in Reih' und Glied, wenn es galt, die Standesinteressen zu wahren und zu fördern.

Es ist wohl klar, daß ein Mann von solchen Eigenschaften auch in seinem Familienleben Glück und Zufriedenheit in reichstem Maße um sich verbreiten mußte, und daß auch die in seinem Dienst stehenden Arbeiter und Bediensteten ihn mehr und mehr als sorgenden Vater betrachteten. Ein solcher Mann hinterläßt eine große Lücke, er hinterläßt aber auch ein Andenken, das sicherlich Generationen überleben wird. —

Hensel.

Literatur.

H. F. B. Müller-Breslau: Die Graphische Statik der Baukonstruktionen. II. Bd., 2. Abt. 310 Abb. Leipzig 1908, Verlag A. Kröner. Preis 18 M., geb. 20 M.

In den vorhergehenden Abteilungen hatte der Verfasser die allgemeinen statischen, kinematischen und elastizitätstheoretischen Ansätze der Theorie der Baukonstruktionen entwickelt und ihre teils graphische, teils rechnerische Anwendung auf die verschiedensten Baukonstruktionen gezeigt. In der vorliegenden 2. Abteilung des II. Bandes kommen als wesentlich neue Fälle hinzu: die Nebenspannungen infolge steifer Knotenpunkts-Verbindungen und infolge der Querverbindungen der Hauptträger eiserner Brücken. Ebenso wichtig aber sind für die Beurteilung dieser Fortsetzung des die Entwicklung der Brücken- und Hochbautechnik so stark beeinflussenden Werkes die neuen, sehr praktischen Rechnungsverfahren schon grundsätzlich erledigter Fälle, die hier gebracht werden.

Was zunächst auffällt, ist das Zurücktreten der graphischen Behandlung gegen die rechnerische, indem zwar die Schlußergebnisse graphisch veranschaulicht werden, aber die Ermittlung durch Tabellenarbeit vor sich geht. Hierfür kann man das Vordringen der Rechenmaschine, die bessere Uebersichtlichkeit und Nachprüfbarkeit des Rechnungsganges und die Möglichkeit, für ganze Klassen von Baukonstruktionen gemeinsam rechnerische Vorarbeiten erledigen und zur Verfügung zu halten, anführen.

In besonders reichem Maße ist das letztere im 2. Abschnitt der vorliegenden Abteilung für den kontinuierlichen Balken geschehen. Die rechnerischen Vorarbeiten sind hier gefördert durch die Ausrechnung von Tabellen für typische Momentenflächen und das charakteristische Verhalten von kontinuierlichen Balken ohne und mit Zwischengelenken auf nachgiebigen und nachgiebig eingespannten Stützen wird in allen möglichen, für den Straßen-, Eisenbahn- und Kriegsbrückenbau wichtigen Verbindungen und Anordnungen herausgeschält.

Dazu dienen neben dem allgemeinen Arbeitsprinzip hauptsächlich die Umformung und Erweiterung der Clapeyron'schen Gleichungen für schrittweise, determinantenfreie, graphische oder rechnerische Auflösung. Der Abschnitt schließt mit der Anwendung des elastisch aufliegenden Balkens auf Fahrbahnrechnungen und die Spannungsbestimmung in Ringbehältern.

Es folgt dann im 3. Abschnitt die zunächst recht verschieden vom Vorhergehenden scheinende Aufgabe der Bestimmung der Nebenspannungen infolge steifer Knotenpunktsverbindungen. Hier hatte der Verfasser zuerst gezeigt, daß das Problem in vielen Fällen auf Gleichungen der Clapeyron'schen Art führt, also zu denselben Gleichungen, wie sie zwischen den Stützmomenten kontinuierlicher Balken auftreten. Es werden also die Methoden des vorhergehenden Abschnittes sofort anwendbar und für einige wichtige Beispiele zahlenmäßig nutzbar gemacht. Behandelt werden zunächst Systeme mit gelenkig angeschlossenen Füllungsstäben, sodann solche mit steifem Anschluß sämtlicher Stäbe und schließlich wird ein Korrektionsverfahren für die nur als erste Näherung aufzufassende übliche Nebenspannungs-Bestimmung gezeigt.

Der nächste Abschnitt bringt zwar ebenfalls Bestimmung von Nebenspannungen, verwendet aber ganz andere Betrachtungen. Es handelt sich hier um ein den Knickungsaufgaben verwandtes Problem, nämlich die seitliche Beanspruchung eines oben offenen, aus zwei Hauptträgern bestehenden Fachwerkbalkens durch Belastung der Quertträger-Halbrahmen. Es hat sich in diesem Fall ein Gleichgewicht zwischen den seitlichen Komponenten der sich seitlich drehenden Gurtkräfte und den Widerstandskräften der Halbrahmen auszubilden. Diese Forderung führt zu einem System von linearen Gleichungen für die seitlichen Durchbiegungen, das durch geschickte Kunstgriffe und Näherungsannahmen auf seinen einfachsten Ausdruck gebracht wird.

Im nächsten Abschnitt, der über die Versteifung gelenkiger Stabzüge durch Balken handelt und als Beispiele besonders die vielfach vernachlässigten Spreng- und Hängewerke des Hochbaues behandelt, möge auf die interessante Ermittlung des Einflusses zweiter Ordnung der Durchbiegungen einer versteiften Kettenbrücke auf den Spannungszustand verwiesen werden, die besonders für weitgespannte Brücken nicht umgangen werden sollte.

Abschnitt 6 kennzeichnet nun ganz besonders die neuere Technik der statischen Rechnungen des Verfassers, indem die Eigenschaften der Einflußlinien der meisten Trägersysteme, parabelartige Formen zu zeigen, für viele, sehr nützliche Abkürzungen der Berechnung häufiger Systeme, insbesondere des Bogens und des kontinuierlichen Trägers mit wandernden Lasten benutzt wird.

Die letzten Abschnitte enthalten Nachträge über die

Formänderung und Berechnung biegegesunder Stabzüge und charakteristische Resultate für den gelenkigen und eingespannten Bogen.

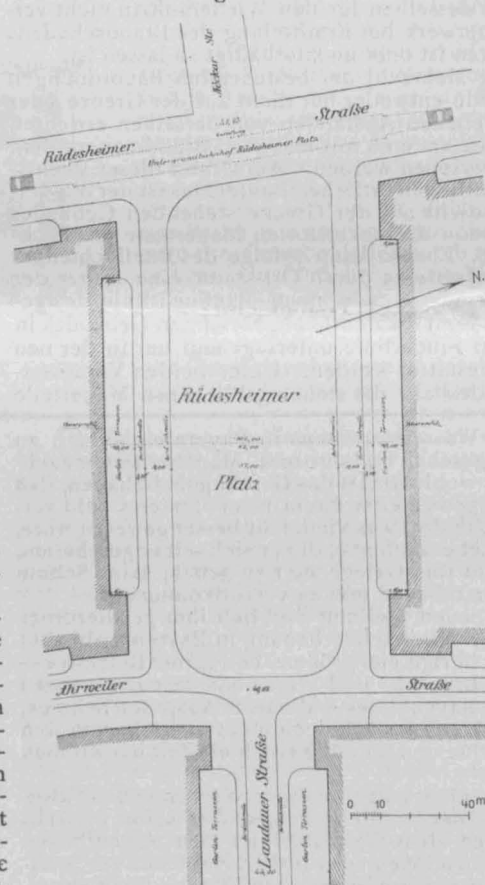
Wer mit der Unhandlichkeit, der Ungenauigkeit und dem Versagen der üblichen Berechnungen statisch unbestimmter Systeme schon zu tun gehabt hat, wird die wissenschaftliche Leistung würdigen können, die in der Auffindung der das Wesentliche mit der richtigen Genauigkeit fassenden Näherungsmethoden liegt, der wird ferner ermessen können, mit welchem Nutzen hier eine jahrzehntelange, intensive Anwendungsarbeit die gemeinsamen Eigentümlichkeiten der verschiedenen Systeme durch Vorbereitungsrechnungen ein für allemal erledigt hat.

Dieser neue Teil des Müller-Breslau'schen Werkes wird nicht minder als die früheren zur Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Schönheit unserer Brücken und Hochbauten einen sehr großen Teil beitragen. — H. Reissner.

Wettbewerbe.

Ein Wettbewerb zur Erlangung von Vorentwürfen für den Neubau eines Rathauses zu Weißwasser O.-L. wird vom Gemeinde-Vorstand unter reichsdeutschen Architekten zum 15. Febr. 1911 ausgeschrieben. Drei Preise von 1000, 800 und 600 M. Preisrichter sind u. a.: Reg.- und Bt. Mettke in Liegnitz, Stadtb. kgl. Bt. Bachmann in Cottbus, Stadtb. Dr.-Ing. Küster in Görlitz, Reg.-Bmstr. Mühl und Gem.-Bmstr. Busse in Weißwasser. Ersatzmann Hr. Stadtbauinsp. Labes in Görlitz. Unterlagen gegen 1,50 M., die zurückgezahlt werden, durch das Gemeinde-Bureau: Karlstr. 15. —

Wettbewerb „Rüdesheimer Platz“ Wilmsdorf. Der Rüdesheimer Platz liegt in Wilmsdorf in dem zwischen der



Ringbahn und Gemarkung Steglitz befindlichen Gebiete

„Rheingau“. Das Stadtviertel wird mit Häusern aus Erdgeschoß und drei Obergeschossen bebaut, vor denen sich terrassenförmige, von der Straße nicht durch Gitter getrennte Vorgärten befinden. Die Häuser, um den Platz erhalten ebenfalls Garten-Terrassen.

Wege für Fuhrwerk sollen den Platz nicht durchschneiden. Die Preisausschreibung erfolgt zum Zweck gartenkünstlerischer Ausgestaltung. Die Straßen im

Rheingaubezirk tragen den Namen rheinischer Städte; eine Anlehnung an rheinische Sagen beim künstlerischen Schmuck des Platzes ist möglich. Verlangt eine Zeichnung 1:250, sowie Schnitte und Einzelheiten; Vogelschau anheimgegeben. Die preisgekrönten und die angekauften Entwürfe gehen in das Eigentum der Gesellschaft über und können von ihr ganz oder zum Teil, mit oder ohne Mitwirkung des Verfassers ausgeführt werden. —

Inhalt: Die Neubauten des Südfriedhofes in Leipzig. (Fortsetzung.) — Das Tempelhofer Feld. — Architekturskizzen von Meistern der Renaissance in den Offizien zu Florenz. — Ministerialrat Stengler †. — Bemessung des Brandschadens bei teilweiser Zerstörung eines Gebäudes. — Literatur. — Wettbewerbe. —

Bildbeilage: Die Neubauten des Südfriedhofes in Leipzig.

Verlag der Deutschen Bauzeitung G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



DIE NEUBAUTEN DES SÜDFRIED-
 HOFES IN LEIPZIG. * ARCHITEKT:
 STADTBURAT KÖNIGLICHER OBER-
 BAURAT WILHELM SCHARENBERG
 IN LEIPZIG. * SEITLICHE ANSICHT
 DER URNENHALLE. * * * * *
 DEUTSCHE BAUZEITUNG
 XLIV. JAHRGANG 1910 * NO. 94.



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRGANG. N^o. 94. BERLIN, 23. NOVEMBER 1910.

Die Neubauten des Südfriedhofes in Leipzig.

Architekt: Stadtbaurat königlicher Oberbaurat Wilhelm Scharenberg in Leipzig.

(Fortsetzung.) Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 763, 764, 765 und 766.



Die baulichen Anlagen bestehen aus einer großen mittleren Hauptkapelle und zwei kleinen Seitenkapellen, zwischen denen je eine Leichenhalle mit überdeckten Verbindungsgängen liegt. Diese Gebäude werden durch die zunächst nach drei Seiten hin vorgelagerten Gruftarkaden zu einer geschlossenen Baugruppe vereinigt. Hinter der Hauptkapelle schließen sich die Feuerbestattungs-Anlage, sowie die durch geringeren Abstand getrennte Urnenhalle mit Freitreppe und der Urnenhain an.

Von dem der Gesamtanlage vorgelagerten großen Platz aus gelangt man in der Achse der Hauptkapelle durch eine Vorhalle in die als Basilika ausgebildete Haupthalle (S. 764). Dem Eingang gegenüber befindet sich der Altarplatz, auf dessen um drei Stufen erhöhten Unterbau der nebenstehende, auf vier Säulen aus Kunstkalkstein ruhende, reich gemalte Baldachin Aufstellung gefunden hat. Unter ihm steht ein ebenfalls aus Kunstkalk-



Baldachin-Altar der Haupthalle.

stein ausgeführter Altar, der mit Marmorplatte abgedeckt und mit einem getriebenen Messingkreuz, sowie zwei fünfarmigen Kerzenleuchtern geschmückt ist. Der Altarplatz wird von einem reich bemalten Kuppelgewölbe überspannt, über welchem sich der 60^m hohe Glockenturm mit einem Geläute aus vier Glocken aufbaut. Hinter dem Altarplatz befindet sich ein Zimmer für die Geistlichen, zu beiden Seiten liegen Versammlungsräume, die auch durch die Vorhallen von den Höfen aus zugänglich sind. Orgel und Sängerempore liegen über der erwähnten Vorhalle. Zu den beiden Längsseiten des Kapellenraumes sind die auf fränkischem Kalkstein ruhenden Emporen angeordnet, die von der Vorhalle aus durch Sandstein-Wendeltreppen zugänglich sind. Während das Mittelschiff mit einer sattelförmigen, künstlerisch bemalten Holzdecke mit sichtbarer Binderkonstruktion überdeckt ist, sind die Emporen und die Vorhalle mit wagrechten Holzdecken und gemalten kassettierten Füllungen zur Ausführung gekommen.

Als Fußbodenbelag haben in Kapelle und Vorhalle Solenhofener Platten und auf den Emporen Mettlacher Fliesen Verwendung gefunden, während die Versammlungsräume und das Zimmer für die Geistlichen Linoleum, die Orgelempore Kieferfußboden erhielten.

Die in der Grundfläche gleich großen Seitenkapellen sind im Inneren in ähnlicher Weise wie die Hauptkapelle ausgeführt, nur ist die westliche, für nicht konfessionelle Feiern bestimmte Kapelle etwas einfacher gehalten. In ihrer Raumgestaltung unterscheiden sie sich außerdem noch dadurch, daß die östliche Kapelle in Kreuzform mit horizontaler Decke über dem Mittelraum und seitlichen Tonnengewölben (S. 766), die westliche dagegen als Langbau mit durchweg wagrechten Decken zur Ausführung kam (S. 763). Zu beiden Seiten der Eingänge sind Versammlungsräume und hinter dem Altarplatz die Zimmer der Geistlichen angeordnet. Anstelle der Orgel sind die Seitenkapellen nur mit einem Harmonium ausgestattet. In der Hauptkapelle ist bei 90 Sitzen für über 600 Personen und in jeder der beiden Seitenkapellen bei 60 Sitzen für 300 Personen Platz vorhanden.

Die je zwischen Haupt- und Seitenkapelle befindlichen beiden Leichenhallen sind zunächst für 38 Zellen eingerichtet worden, wovon 6 Zellen für an ansteckenden Krankheiten Verstorbene bestimmt sind. Für eine etwaige Erweiterung steht noch genügend Raum zur Verfügung, sodaß die Zellen auf die doppelte Anzahl gebracht werden können. In den Hallen befinden sich außerdem noch ein Aufbewahrungs- und ein Sezierraum, sowie ein Zimmer für Aerzte, eine Aufseherstube und mehrere Aborte.

Das Umfassungsmauerwerk der Leichenhallen ist mit Luftschicht zur Ausführung gekommen, der Fußboden besteht aus Gußasphalt auf Betonunterlage. Die Decken unter der eisernen Dachkonstruktion sind als Moniergewölbe hergestellt; auch die Zellenwände zwischen Eisenfachwerk sind in Monier ausgeführt worden. Sämtliche Fenster wurden feststehend und aus Eisen gebildet; sie haben Verglasung aus weißem Kathedralglas erhalten. Die Sargpostamente wurden in Kunstsandstein ausgeführt und sind mit Marmorplatten abgedeckt. Als innerer Anstrich der Decken und Wände hat Emaillefarbe Verwendung gefunden.

Die den Baulichkeiten vorgelagerten Gruftarkaden sind im Untergeschoß als Grüfte zur Beisetzung Verstorbener für Erdbestattung eingerichtet; an den Arkadenwänden ist Gelegenheit zur Anbringung künstlerischen und architektonischen Schmuckes gegeben. Sämtliche Kapellen mit Nebenräumen werden durch Niederdruck-Dampfheizung erwärmt, deren drei Kessel im Kellergeschoß der Hauptkapelle aufgestellt sind.

Zur künstlichen Beleuchtung ist in sämtlichen Räumen Gaseinrichtung mit künstlerisch ausgeführten Beleuchtungskörpern vorhanden. In der Halle vor den Verbrennungsöfen haben zwei besondere Kandelaber aus Kunstkalkstein mit 16 flammigen Bronzeaufsätzen Aufstellung gefunden. In gleicher Weise hat jede Ka-

pelle außer der fünfarmigen Altarbeleuchtung noch als besonderen Schmuck je sechs künstlerisch ausgeführte Bronzekandelaber für Kerzenbeleuchtung erhalten.

Die Kapellen sind insofern gleichmäßig für Erd- und Feuerbestattung eingerichtet, als jede vor dem Altar eine Versenkungs-Einrichtung nach dem Untergeschoß und von hier aus eine unmittelbare Verbindung mit der Halle vor der Einäscherungs-Anlage besitzt, deren Fußboden in Rücksicht auf die hydraulisch betriebenen Versenkungs-Vorrichtungen 3,3^m unter Hofgelände gelegt werden mußte.

Unter diesem Hallenfußboden liegt noch ein weiteres 2,7^m hohes Geschoß, in welchem an der Decke der Mechanismus für die Sargeinführungswagen angebracht ist. Auch werden hier die durch die Feuerbestattung sich ergebenden Aschenreste entnommen.

In gleicher Fußbodenhöhe liegt nach Süden zu der durch beide Untergeschosse gehende eigentliche Ofenraum. In diesem haben zwei Öfen nach System Schneider Aufstellung gefunden, neben denen noch Platz für einen dritten Ofen vorhanden ist.

Die vorerwähnte obere Halle (No. 95) ist von dem Ofenraum durch eine Eisenbetonwand getrennt; die drei darin befindlichen Ofen-Einmündungen sind architektonisch mit verzierten Schiebetüren ausgebildet. Der Hallenraum ist mit einem Monier-Kugelgewölbe überspannt, welches ringförmig durch acht kreisrunde, bunt verglaste Oberlichtöffnungen durchbrochen ist. Außerdem bekommt die Halle noch etwas Seitenlicht. Die schlicht gehaltenen Hallenwände haben einen hohen Sockel aus Kunstkalkstein erhalten; aus dem gleichen Material sind die Säulen, sowie die kaminartigen Ofenvorbauten und Treppengeländer hergestellt, während das Gewölbe eine reiche Bemalung erhalten hat. Außer der im Untergeschoß eingerichteten Verbindung der einzelnen Kapellen mit der Einäscherungshalle ist diese von den Vorhallen hinter der Hauptkapelle aus noch unmittelbar durch Granittreppen zugänglich.

Ferner befindet sich östlich eine äußere Treppe zur Einbringung von Verstorbenen, die nicht von einer Kapelle aus bestattet werden. Eine weitere südliche Treppe vermittelt den Verkehr nach den Räumen für das Personal, die Expedition und die Koksabewahrung, die an den oberen Ofenraum angegliedert sind. Durch die Einsenkung der Einäscherungsanlage unter die Hoffläche erhebt sich diese nur etwa 2^m über Gelände und tritt somit nicht störend in Erscheinung. Auch sind die 22^m hohen für die Zentralheizung bzw. Einäscherungs-Anlage bestimmten Schornsteine so günstig gelegen, daß sie von dem größten Teil des Friedhofes aus nicht gesehen werden.

Hinter der Feuerbestattungs-Anlage ist eine fünfteilige Urnenhalle errichtet (Beil. zu No. 93 u. 94), die in Größe und Architektur der Gruftarkaden ausgebildet und an den Rückwänden mit Nischen zur Aufnahme der Urnen versehen ist. Vor dieser oberen Halle zieht sich eine 6^m breite Verbindungsstraße hin, von welcher aus zwei breite Freitreppen nach einem großen 4,8^m tiefer liegenden Podest führen, auf welchem die beiderseitigen äußeren Treppenwangen durch Türmchen mit Einrichtung für Gasbeleuchtung flankiert werden. Von diesem Podest aus gelangt man in eine untere, um die vorgenannte Straßenbreite vergrößerte Urnenhalle, in welcher auch die Querwände mit Nischen-Einbauten versehen sind. In den verschiedenen großen Nischen können die durch Stein- oder Metall-Urnen ummantelten Aschenkapseln offen aufgestellt werden. Nichtummantelte Aschenkapseln gehen bis zu 12 Stück in die Nischen, deren Öffnungen in diesem Fall mit einer Platte aus Granit, Marmor oder Metall verschlossen werden müssen. Einen besonderen Schmuck haben die Nischenwände durch Anbringung von Epitaphien aus französischem Kalkstein, sowie durch den in der Rückwand der Unterhalle eingebauten Brunnen erhalten. Von dem dieser Halle vorgelagerten schon erwähnten großen Podest aus führen sechs Stufen nach einem Urnenfelde, welches von einem Urnenhain mit Teichanlage umschlossen wird.

Zur Erhöhung des äußeren Gesamteindrucks ist die Kapellenanlage mit den Arkaden über dem aufgeschütteten Plateau noch um drei Stufen herausgehoben worden. Während die durch die Arkaden verdeckten Seitenkapellen im unteren Teil nur sparsame architektonische Gliederungen erhalten haben, sind die Fronten der dem Friedhof zugekehrten Arkaden mit Eckbauten, sowie die oberen Teile der Seitenkapellen und der hohe Hauptturm mit reicheren und kräftigeren Gliederungen ausgestattet worden. Besonders nach dem vorderen Hauptportal ist die architektonische Gestaltung in ihrer Gesamtwirkung gesteigert worden, worüber die Abb.

S. 757 mit der Darstellung des reichen bildnerischen Schmuckes der Architektur Rechenschaft gibt.

Als Material für sämtliche Gebäudesockel, sowie für die Stufen hat Beuchaer Diorit Verwendung gefunden. Zu den Säulen der Arkaden und der Urnenhalle, sowie zu den oberen Architekturteilen und der monumental, mit Rustikaquadern versehenen Freitreppenanlage zwischen der oberen und unteren Urnenhalle wurde Postaer Sandstein verwendet. Die übrigen Mauerflächen sind in Graupelputz ausgeführt. Sämtliche Dachflächen wurden mit naturroten Mönch- und Nonnenziegeln eingedeckt. —

(Schluß folgt.)

Zur Organisation der Technischen Hochschulen.

Von Cornelius Gurlitt.

Die Architekten und Ingenieure Deutschlands*) sind in eine Agitation eingetreten zur Hebung ihres Standes, namentlich nach der Richtung, daß dieser in den öffentlichen und privaten Verwaltungen größeren Einfluß gewinne. Sie haben eine Flugschrift erscheinen lassen, die der Vorstand des „Verbandes Deutscher Architekten- u. Ingenieur-Vereine“ herausgab. Zunächst beschäftigt sich diese Flugschrift mit der Frage der Ausbildung der Techniker an den Hochschulen. Der „Hauptwunsch“ ist in Folgendem ausgedrückt:

„Der Unterrichtsbetrieb der Technischen Hochschulen ist so einzurichten, daß die Studierenden die Möglichkeit einer harmonischen, weitere Lebensgebiete einschließenden Ausbildung gewinnen, die sie befähigt, über die Grenzen der eigentlich technischen Tätigkeit hinaus, immer auf deren Grundlage, sich tätig, regelnd und leitend an der Pflege und Hebung unseres nationalen Kultur-Zustandes zu beteiligen.“

Die Flugschrift fordert, daß Raum in den Lehrplänen geschaffen werde für diejenigen Wissenschaften, die das technische Handeln in Beziehung zu den einzelnen Menschen oder zu den menschlichen Genossenschaften setzen, in erster Linie für Wirtschaftslehre, Rechtskunde, Sozialwissenschaft, Aesthetik, Ethik und Philosophie. Für diese fehle jetzt der Raum in den Unterrichtsplänen. Der Grund hierfür wird darin erkannt, daß die Technischen Hochschulen ihre Schüler zu erheblichem Teil aus humanistischen Gymnasien beziehen, die dort für das Studium der Technik ungenügend vorgebildet seien. Die Hochschulen sind daher gezwungen, in Lehrplan und Un-

terrichtsmethode mit großem Zeitverlust die mangelnden Vorkenntnisse im Zeichnen, in der Mathematik und in den Naturwissenschaften zu berücksichtigen. Jedes Spezialfach auch in diesen halte sich für das wichtigste und nehme für sich alle Studierenden in Anspruch. Es muß daher an die Vorbildung der Studierenden im Zeichnen, in Naturwissenschaft und Mathematik höhere An-



Inneres der westlichen Seitenkapelle.
Neubauten des Südfriedhofes in Leipzig. Arch.: Stadtb. kgl. Ob.-Brt. W. Scharenberg in Leipzig.

*) Unter Ingenieuren sind in den nachfolgenden Darlegungen vorwiegend Bauingenieure verstanden.

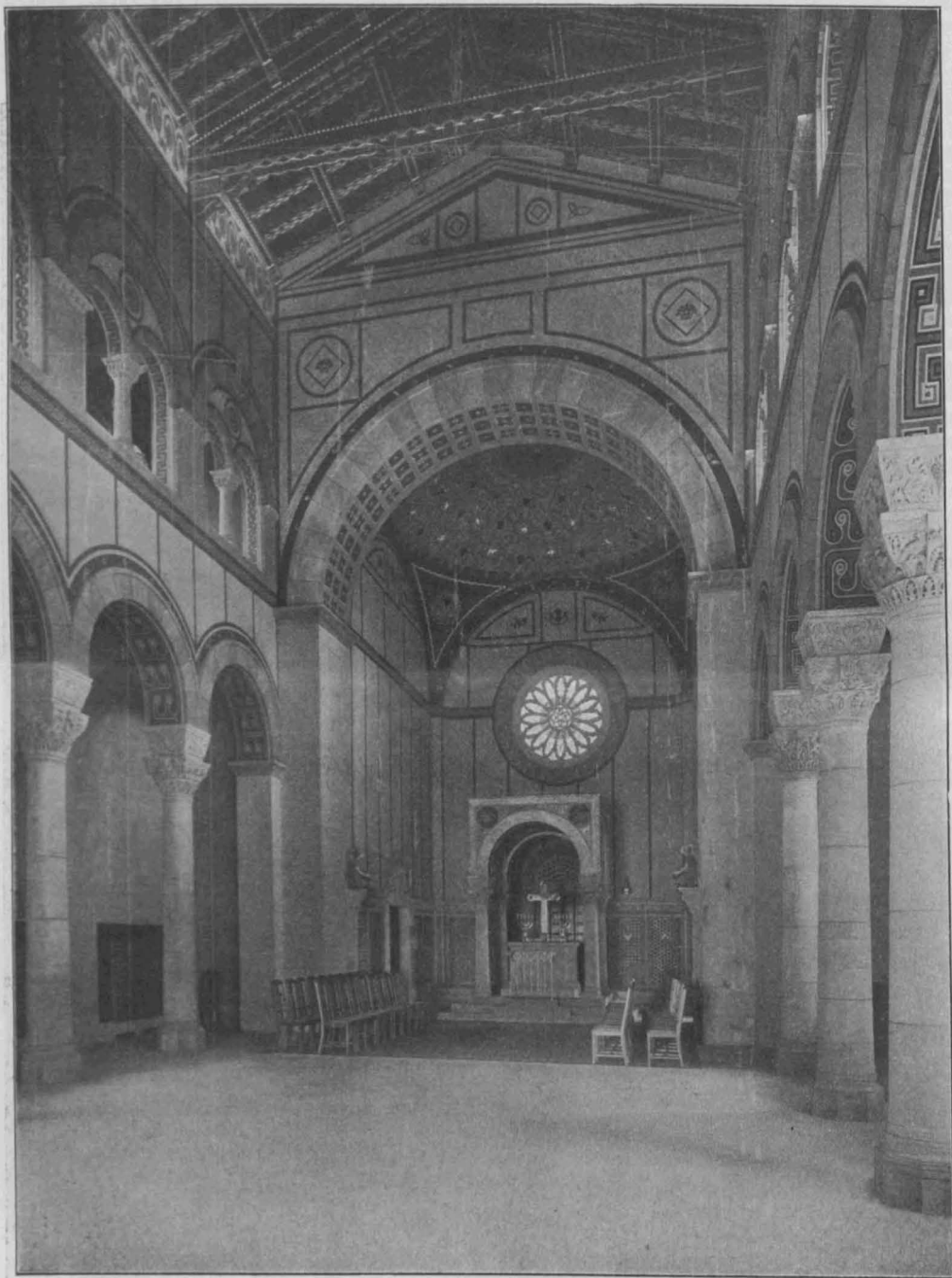
sprüche gestellt werden. So gut wie seit Einführung der Gleichberechtigung aller Mittelschulgattungen, also der humanistischen Gymnasien, Realgymnasien und Oberrealschulen, an den Universitäten von den Mittelschulrealisten verlangt werde, daß sie sich die für einzelne Berufe und Fakultäten erforderlichen Kenntnisse nachträglich erwerben, ebenso gut müßte der Unterrichtsplan der Technischen Hochschule den Mittelschulhumanisten vorschreiben, daß sie die Schwächen ihrer Ausbildung in Vorkursen oder durch Selbststudium ergänzen. Die Realisten aber sollen so vorbereitet in die Hochschule kommen, daß sie alsbald in das Fachstudium eintreten können. Dieser Zustand ist

einen Teil dessen, was die Architekten und Ingenieure für alle Hochschulen fordern. Es ist also nach dieser Richtung seit Jahrzehnten von der sächsischen Regierung angebahnt und durchgeführt worden, was an anderen Hochschulen teilweise noch als eine unerfüllte Forderung erscheint.

Die mathematisch-naturwissenschaftliche Abteilung hat in vieler Beziehung denselben Zweck. Es lehren da Botaniker und Geologen, Mediziner und Hygieniker in einem Umfang, der weit über das hinausgeht, was zu dem eisernen Wissensstand eines Technikers zu gehören hat. Es werden ferner in den mathematisch-naturwissenschaftlichen Fächern Uebungen gehalten, die weit über das hin-

ausgehen, was als gemeinsames Wissensgebiet aller Architekten und Ingenieure zugelten hat. Das heißt, es wird jungen Männern, die nach der mathematisch-naturwissenschaftlichen Seite ihr Wissen vertiefen wollen, um später von dieser Grundlage aus in das Getriebe technischen Schaffens als Spezialisten einzugreifen, hierzu vollauf Gelegenheit geboten.

Die Mehrzahl der Vorträge der mathematisch-naturwissenschaftlichen Abteilung bilden aber nicht, wie die eben geschilderten, eine Spitze der geistigen Entwicklung für die Studierenden, sondern einen Uebergang zwischen der Mittelschule und dem Fachunterricht an der Technischen Hochschule. Namentlich die Pflicht-Kollegien der Architekten und Ingenieure in den ersten Semestern, die zur sogenannten Vorprüfung führen, sind vorbereitender Art. Nach den jetzt gültigen Lehrplänen hat ein junger Architekt vor der Vorprüfung im ersten Semester 18 Stunden, im zweiten 14 Stunden vorbereitende Wissenschaften zu hören, der junge Ingenieur aber im ersten Semester 20 Stunden, im zweiten Semester 13 Stunden. Nach dem vierten Semester wird er in den hier vorgetragenen Disziplinen geprüft. Man kann im wesentlichen diese Zeit als für die technische Ausbildung verloren ansehen, mindestens ist sie stark beeinträchtigt. Das Bestreben der Professoren des Architektur- und des Ingenieurfaches ist nun seit längerer Zeit im Einvernehmen mit den Praktikern des Staatsdienstes sowohl wie der Privatindustrie, wie sie sich in der Denkschrift der Architekten- und Ingenieurvereine aussprechen, darauf gerichtet, die Zahl dieser Stunden in vorbereitenden Fächern tunlichst einzuschränken, um dadurch Raum für die Behandlung neuer und zu besserer Durchbildung bereits veriteter Fachgebiete am Schluß des Studiums zu gewinnen. Denn eines steht wohl bei allen Hochschullehrern als unumstößlich fest: das Studium darf nicht verlängert werden. Das Gymnasium hat im Laufe des 19. Jahrhunderts so viel von der Jugendzeit und Jugendkraft der deutschen Nation an sich gerissen, daß



Innere der Hauptkapelle mit Blick gegen den Altarraum.
Neubauten des Südfriedhofes in Leipzig. Arch.: Stadtr. kgl. Ob.-Brt. W. Scharenberg in Leipzig.

in Württemberg erreicht, in anderen Reichsländern aber noch nicht.

An der Dresdner Technischen Hochschule befindet sich eine Allgemeine Abteilung, die sich in eine mathematisch-naturwissenschaftliche und eine allgemein bildende Abteilung gliedert. Die letztere hat den Zweck, durch Vorträge und Uebungen in Wirtschaftslehre, Rechtskunde, Geschichte, Kunstgeschichte, Philosophie und Literatur den Studierenden das zu bieten, was zu einer höheren Allgemein- und Fachbildung gehört. Sie wendet sich nicht an ein besonderes technisches Fach und hat an den Prüfungen der Hochschule keinen Anteil. Somit bietet sie

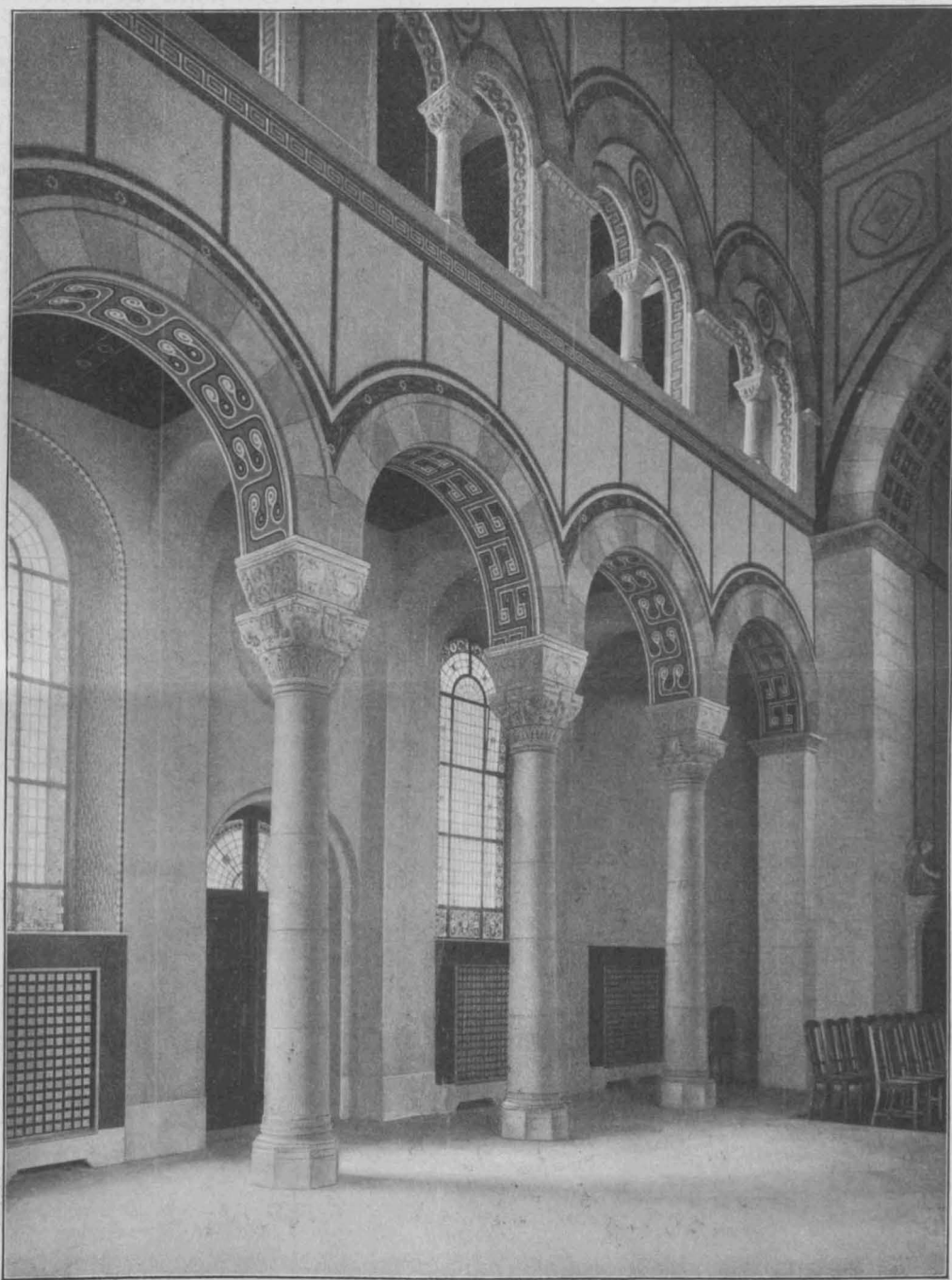
rer Zeit im Einvernehmen mit den Praktikern des Staatsdienstes sowohl wie der Privatindustrie, wie sie sich in der Denkschrift der Architekten- und Ingenieurvereine aussprechen, darauf gerichtet, die Zahl dieser Stunden in vorbereitenden Fächern tunlichst einzuschränken, um dadurch Raum für die Behandlung neuer und zu besserer Durchbildung bereits veriteter Fachgebiete am Schluß des Studiums zu gewinnen. Denn eines steht wohl bei allen Hochschullehrern als unumstößlich fest: das Studium darf nicht verlängert werden. Das Gymnasium hat im Laufe des 19. Jahrhunderts so viel von der Jugendzeit und Jugendkraft der deutschen Nation an sich gerissen, daß

die Hochschule sich ängstlich hüten muß, in denselben Fehler zu fallen. Goethe zog mit 16 Jahren auf die Universität, ebenso Kant! Erwägt man nun, wie außerordentlich verwickelt die Verhältnisse im technischen Leben sich gestalten, wieviel Fächer beispielsweise heute einem Architekten vorgetragen werden müssen und an wievielen Übungen er teilzunehmen hat, die vor 20 bis 30 Jahren überhaupt nicht oder doch nur in ganz bescheidenem Umfang gelehrt wurden: Raumkunst, Heizung und Lüftung, Entwässerung und Wasserzufuhr, so erkennt man die wachsenden Schwierigkeiten: der Architekt muß von Beton- und Eisenbau, massiven Decken, Architekturgeschichte, Geschichte des Kunstgewerbes, Städtebau, Heimatschutz, Denkmalpflege, Bodenkultur, Arbeiterschutz, Gesetzgebung, Sozialpolitik usw. usw. unterrichtet sein, die vor 20 bis 30 Jahren noch unausgebildete Fächer waren und mit wenigen Worten erledigt werden konnten, während sie heute zum notwendigen Rüstzeug dessen gehören, der im Bauwesen unserer Zeit nicht von vornherein rückständig sein will.

Die Technischen Hochschulen sind junge Anstalten. Sie stehen in engster Beziehung zu einer nationalen Lebensäußerung, die erstaunlich rasch in ihrer Entwicklung fortschreitet, nämlich der Technik! Sollen die Hochschulen in der Technik eine führende Stellung behalten, so ist es nötig, daß erstens ihre Professoren in engster Verbindung mit der Technik bleiben, also produktiv mitarbeiten an der Entwicklung. Wie an den Universitäten schon längst das ungeschriebene Gesetz gilt, daß der schlechte Lehrer ist, der nicht selbst wissenschaftlich arbeitet, sich nicht als Forscher in seinem Fach betätigt, so müßten die Hochschulen darauf sehen, daß ihre Dozenten sich technisch betätigen. Nur die, die innerhalb der Technik mitarbeiten, die ihr Spezialfach in eine Beziehung zur Technik zu bringen verstehen, haben ein höheres Recht auf Teilnahme an der Ausbildung von Technikern. Nicht das abstrakte Wissen, sondern die plastische Denkform macht den Lehrer für das Katheder an der Hochschule geeignet. Und zweitens muß man sich klar bleiben, daß hier die Entwicklung in vollem Fluß ist und daß daher das Festhalten an etwa für Jurisprudenz oder Theologie ganz heilsamen akademischen Lehrgrundsätzen an den Hochschulen für Technik nicht am Platze ist.

Zu erwägen ist dabei: die obersten Behörden der Technischen Hochschulen, die Kultusministerien, unterstehen Juristen; vortragende Räte sind Juristen und Schulmänner. Kein Techniker ist unter ihnen. Es bestehen meines Wissens in keinem deutschen Kultusministerium, das eine Technische Hochschule zu verwalten hat, technische Beiräte, wie etwa bei den gewerblichen Mittelschulen. Die

Kultusministerien holen sich ihre Informationen bei den Senaten der Hochschulen, gelegentlich auch bei den technischen Staatsbehörden. Die Folge ist, daß die Hochschulen sich viel zu sehr zu Vorbereitungsanstalten für den Staatsdienst entwickeln, wenigstens in einigen Lehrzweigen: die Industrie und die Praktiker des baulichen Schaffens bleiben ungefragt. Sie haben in den Kultusministerien keine gesetzliche Vertretung. Sie müssen sich durch agitatorisches Auftreten in den Fachvereinen bemerkbar machen. Kein Techniker arbeitet dienstlich mit an den Verfügungen, die in den Angelegenheiten des Hochschulwesens erlassen werden. Die Hochschulen haben keinen



Bogensysteme der Hauptkapelle.

Neubauten des Südfriedhofes in Leipzig. Arch.: Stadtbbrt. kgl. Ob.-Brt. W. Scharenberg in Leipzig.

fachkundigen Rat in den Kultusministerien, während beispielsweise das sächsische Ministerium des Inneren deren sechs hat. Es ist mir nicht bekannt, daß jemals ein Techniker, etwa ein Dozent der Technik einer Hochschule, als Regierungskommissar zu den Maturitätsexamen der Gymnasien zugezogen und zum Berichten über den Stand des Unterrichtes aufgefordert worden sei: das schöne Vertrauen, das die Universitätsprofessoren genießen, daß nämlich die Juristen wissen, wie man Juristen ausbildet, und die Theologen, wie dies mit Theologen der Fall sei, genießen die Professoren der Architektur und des Ingenieurwesens nur insofern, als ihre Äußerungen von Juristen

als „schätzbares Material“ bearbeitet werden. Den endgültigen Beschluß der Ministerien diktiert sicher ein auf ernste Prüfung der Fragen nach bester Erkenntnis und mit Rücksicht auf die Gesamtheit begründetes Wohlwollen. Nirgends besteht der geringste Zweifel an der besten Absicht der leitenden Juristen. Wohl aber besteht dieser hinsichtlich des vollen Verständnisses für die Bedürfnisse der Technik und des technischen Lehrbetriebes insofern, ob sie zwischen den Vorschlägen der Dozenten abstrakter Wissenschaft und denjenigen der an den Technischen Hochschulen lehrenden Techniker das Richtige zu finden wissen. Die Mediziner z. B. brauchen zu ihrem

gebildete Juristen, denen das Wesen des baulichen Denkens und Schaffens auch bei ernstestem wohlwollendsten Bemühen im letzten Grunde unverstündlich bleibt, die sich schwer zu der Erkenntnis durcharbeiten, daß die Technik nicht auf gelehrtem Wissen, sondern vor allem auf einem Können beruht; daß die Arbeit des Architekten und Ingenieurs nicht aus mathematischem Denken, sondern aus produktivem Vorstellen entsteht, und daß die Tätigkeit des Bauenden eben Kunst ist, die sich der Wissenschaft nur als Hilfsmittel bedient. Unter den Architekten steht nicht der am höchsten in der Anerkennung, der die im Entwurf gewählten Konstruktionen statisch zu berechnen

weiß, sondern der, den ein klares Empfinden für Druck und Last bei der Wahl der Formen leitet; das Berechnen überläßt er nach dieser Richtung spezialistisch ausgebildeten Kräften.

Ich glaube nicht, daß es einen einzigen namhaften Architekten in Deutschland gibt, der die von ihm gewählten Konstruktionen selbst mathematisch berechnet. Rechnet er, so tut er es nach Formeln, die ihm jeder Baukalendar fertig bietet. Die Wahl der Konstruktion im Entwurf geschieht aus einer empirischen Kenntnis dessen, was an anderer Stelle geschaffen worden ist, auf Grund einer Schätzungstätigkeit. Der „geniale Wurf“ der Architekten in konstruktiver Hinsicht besteht darin, daß er kühn und dabei richtig das Verhältnis zwischen Last und Stütze abschätzt. Die großen technischen Neuerungen des 12. Jahrhunderts, wie sie sich in der Entwicklung des gotischen Stiles zeigen, sind in einer Zeit tiefsten Standes des mathematischen Wissens erfolgt. Sie sind nie berechnet worden in dem Sinne der heutigen Statik, einer damals noch nicht bestehenden Wissenschaft. Die darstellende Geometrie stand damals auf einer so niederen Stufe, daß selbst die einfachsten Verkürzungen schräg zur Bildflächestehender Gebilde nicht richtig dargestellt werden konnten. Das beweisen die Zeichnungen des Villars de Honnecourt aus dem 13. Jahrhundert und auch die erhaltenen Turmentwürfe der

Meister des 14. und des 15. Jahrhunderts. Von Perspektive gar nicht zu reden, die erst im 15. Jahrhundert halbwegs richtige Bilder lieferte, während solche ein zeichnerisch begabter Schüler heute ohne Unterricht besser behandeln wird — weil er richtige Darstellungen täglich vor Augen hat —, als im 14. Jahrhundert der große Maler und Architekt Giotto. Das, was ein Primaner unserer Realgymnasien an Physik und Chemie weiß, ragt turmhoch über die Kenntnisse des Mittelalters hinaus. Der schlichte Arbeiter steht heute der richtigen Erkenntnis der Naturgesetze näher, als der scholastisch gebildete Gelehrte des 12. und 13. Jahrhunderts. Man lese, was Cantor, der Histo-



Inneres der östlichen Seitenkapelle.

Neubauten des Südfriedhofes in Leipzig. Arch.: Stadtb. kgl. Ob.-Brt. W. Scharenberg in Leipzig.

Studium Physik, Chemie und verwandte Naturwissenschaften. Aber sie bilden eine geschlossene Fakultät, die im eigenen Kreise ihre Lehrpläne ausarbeitet, zwar sie den Ministerien und den Fachgenossen draußen vorlegt, aber sich nicht von der philosophischen Fakultät hineinreden läßt. Die Architekten und Ingenieure müssen sich aber von Mathematikern und Naturwissenschaftlern darüber belehren lassen, welche Wissensgebiete zur Erlernung ihres Faches nötig seien. Sie müssen sich — seit Jahren ohne Erfolg — erst die Lehrpläne erkämpfen, die sie und ihre Fachgenossen für richtig halten. Denn die oberste Instanz bilden in abstrakter Wissenschaft ausge-

riker der Mathematik, hierüber sagt! Jedes Lehrbuch der Geschichte der Wissenschaften unterrichtet darüber, daß das Mittelalter zwar unter die freien Künste Arithmetik und Geometrie zählte, die an Universitäten als Nebenfächer gelehrt wurden, daß diese Wissenschaften aber durchweg tot und unproduktiv waren. Romantische Schwärmer sind der Meinung gewesen, es müsse das Mittelalter eine Art mathematischer Statik gekannt haben. Sehr mit Unrecht. Selbst daß die einfachsten rechnerischen Arbeiten, die auf die vier Spezies begründet sind, etwa ein Kosten-Voranschlag, irgendwo gemacht worden seien, ist meines Wissens nicht nachgewiesen worden. Man arbeitete beim Entwurf durchaus mit den Mitteln, deren sich heute noch der entwerfende Architekt bedient, nämlich mit der durch Erfahrung erlangten Schätzung der statischen Kräfte. Wer die Gutachten hervorragender Architekten selbst noch des 14. und 15. Jahrhunderts kennt, wie das des Parisers Mignot über den Mailänder Dom von 1398, das der Architektenzusammenkunft in Gerona von 1417 und das des Brunelleschi über die Kuppel des Florentiner Domes von 1418 oder selbst noch die im 18. Jahrhundert über die Dresdner Frauen-Kirche oder über die Treppen des Schlosses in Würzburg, der weiß, daß die in diesen Fällen angezogene Bauwissenschaft lediglich in empirischen, auf statischem Empfinden, nicht aber auf Berechnung begründeten Erfahrungssätzen beruhte, genau so wie beim Schaffen der Architekten von heute, solange er nicht zu schwierigen konstruktiven Neuerungen greift. Diese aber zu berechnen, wird stets Aufgabe des Spezialisten bleiben.

Unter den Ingenieuren besteht kein Zweifel darüber, daß ihre Aufgaben nie rein mathematisch sein können, daß die Mathematik vielmehr nur eines der notwendigen Hilfsmittel zur Lösung der schwierigen Aufgaben ist: sie soll dem Techniker die Mittel an die Hand geben, den angestrebten praktischen Zweck einfach, sicher und zugleich in praktischer Weise zu erreichen. Weit aus in den meisten Fällen — wohl in allen, die in den Betrieb der Hochschule gehören — liegt die Schwierigkeit in technischen und wirtschaftlichen Ueberlegungen, denen gegenüber die mathematische Lösung einfach und leicht ist. Die schwierigeren mathematischen Aufgaben aber ohne Hinzunahme eines Spezialisten lösen zu wollen, ist für den Ingenieur ebenso verkehrt, wie die Absicht, schwierige chemische oder physikalische Aufgaben allein erledigen zu wollen. Schon einfach sein Verantwortungsgefühl soll den Ingenieur davon abhalten, sich auf Gebiete zu begeben, die nur auf Grund einer Lebensarbeit beherrscht werden können: er hat die technisch-mathematische Frage zu formulieren, der Mathematiker hat sie zu lösen. Es gibt wohl Techniker, die beide Aufgaben zu lösen vermögen, aber dies sind Männer von außergewöhnlicher Begabung und besonderen theoretischen Neigungen. Es ist ganz ausgeschlossen, eine solche Aufgabe mit Studierenden einer Hochschule, also mit Anfängern, lösen zu wollen.

Die größten Ingenieure haben denn auch mit einem sehr geringen Maß von mathematischen Kenntnissen gearbeitet: sie setzten anstelle der Rechnung die Schätzung. „Nicht der beste Rechner, sondern der beste Schätzer ist der brauchbarste Ingenieur“, sagt Mohr. „Die Mathematik ist für den Techniker nicht dazu da, um Rechnungen zu machen, sondern um sie zu ersparen“, sagt Schellbach. Der Lehrer des Ingenieurwesens, der sich nicht auf unersprißliche und ergebnislose Tüfteleien mit seinen Schülern einlassen will, wird sie auf den Weg zu führen suchen, der die größten Meister der Ingenieurkunst zu ihrem Ziel führte. Der hannoversche Professor Lang sagt, den technischen Wissenschaften fehle noch in so vielen grundlegenden Fragen die Antwort, daß sie ihre Zeit nicht in mathematischen Tüfteleien verlieren dürfen. Er fordert dringend Entlastung der Studenten. Den Anspruch der Mathematiker, daß ihre Wissenschaft grundlegend für die Technik sei, haben schon längst einige der ersten Lehrer des Ingenieur-faches, Barkhausen, Mohr u. a., als einen Irrtum zurückgewiesen. Sie haben auf die Schäden hingewiesen, die die übermäßige Betonung der Mathematik an der polytechnischen Schule in Paris herbeiführte, die eine Vertiefung der technischen Wissenschaften eher verhinderte als förderte. Immer noch beziehen leider die Hochschulen ihre Mathematiker von den Universitäten; bei ihnen lehren noch allzu viel Männer einer dem Bauwesen fast ganz fremden Wissenschaft, die sie in der Ansicht vortragen, daß sie eben für die Baukunst unerläßlich sei.

Es ist also ebensowenig für den Architekten wie für den Ingenieur die Mathematik Grundlage seines Schaffens. Sie gibt ihm Mittel an die Hand, die er zum Nachprüfen seiner aus schöpferischem Schauen geborenen Entwürfe braucht. Vorbedingung des baulichen Schaffens ist die Kenntnis der wirtschaftlichen Bedürfnisse und der technischen Möglichkeiten, die ihm einst die handwerkliche

Erfahrung, jetzt aber die fertigen Ergebnisse der technischen Wissenschaften bieten. Es werden z. B. an der Dresdner Technischen Hochschule mit Recht Spezialvorträge über die chemische Technologie des Mörtels gehalten. Aber es wäre sehr falsch, die Architekten und Ingenieure zu zwingen, diese zu hören. Das, was gelehrt wird, bietet die Grundlage für die fachwissenschaftlich-spezifische Beurteilung, nicht für die technische Verwendung des Mörtels. Aber es ist unmöglich, bei der ungeheuren Menge der Vorbedingungen und Spezialisierungen auf diese Grundlagen zurückzugehen, will der Unterricht überhaupt an seine Fachaufgaben herankommen! Die Grundlage unserer Sprache ist das Mittelhochdeutsche und das Althochdeutsche: Es ist aber nicht zu empfehlen, mit unseren Kindern „gründlich“ im Sprachunterricht vorzugehen, mit den Anfängen der Sprachentwicklung zu beginnen und sie erst später auf die Ausdrucksmittel hinzuführen, die die Geistesarbeit unserer großen Dichter und Denker aus den alten Sprachformen heraus entwickelten.

Eine schwere Last ruht auf dem deutschen Volk: die Schulfuchserie, das Pedantentum, das die jungen Geister stets vom Fliegen abhalten und zum Kriechen verleiten möchte. Wessen Geist auf bildnerisch schöpferische Leistungen nicht gerichtet ist, der glaubt zwar, eine Betätigung im Bauen sei nur für den mathematisch Sattelfesten möglich, nur einem solchen werde es möglich sein, sich in neuen technischen Problemen zurecht zu finden. Er wechselt die Grundlagen: nur wer entwerfen gelernt hat, wird vorwärts kommen. Die Prüfung der Konstruktion durch die Rechnung ist erst das zweite, das unproduktive. Demgemäß ist der Lehrgang einzurichten. Zu lehren sind die Grundzüge der Statik, die Erfahrungssätze des Bauens, die Grundzüge der im Bauwesen zur Geltung kommenden Naturgesetze: vor allem aber die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Grundlagen, die überhaupt das Bauen nötig machen und die Form des Baues bedingen. Die Schwäche z. B. im Bau protestantischer Kirchen des 19. Jahrhunderts liegt nicht darin, daß die Konstruktionen ungenügend berechnet wurden, sondern daß die Architekten nichts von den Liturgien wußten. Und die Schwäche des städtischen Tiefbaues lag nicht darin, daß die mathematischen Methoden zur Berechnung der Abwässerungen und der Schleusenquerschnitte fehlten, sondern daß die wirtschaftlichen Grundlagen für rationelle Lösungen nicht vorlagen. Lehren kann diese Grundlagen in einer für Architekten und Ingenieure geeigneten Form lediglich der erfahrene Bauverständige. All dies sind Dinge, die die Lehrlings- und Gesellenzeit des alten Baumeisters zu ersetzen haben: im Hochschulbetrieb sind sie Teile der Baumaterialien- und der Baukonstruktionslehre, des inneren Aufbaues, der Lehre von den Gebäuden, überall aber der Volkswirtschaft in allen ihren Verzweigungen. Einem jungen Architekten, der eine Villa entwerfen will, nutzt es nichts, daß er Mathematik studiert hat, wenn er die Lebensformen der Bewohner einer Villa nicht kennt: ein Diner in einem guten Hause lehrt ihn für seine Lebensaufgabe, Wohnstätten für vornehme Leute zu bauen, Wichtigeres als ein Semester höhere Algebra. Nicht etwa weil diese an sich nicht von höchster Wichtigkeit sei — wer wäre ein solcher Banause, den Wert der Mathematik nicht anzuerkennen! — sondern sie ist es in diesem Falle nicht! Ein junger Ingenieur, der eine Brücke entwerfen soll, würde sehr töricht handeln, wollte er mit der Nachprüfung der rechnerischen Theorien über den Bogendruck beginnen. Er hat aus den bequem zugänglich gemachten Erfahrungen der Zeit heraus zu entwerfen und wird dann an möglichst einfachen Rechnungsmethoden seine Arbeit prüfen, ob sie vor den mathematisch und wirtschaftlich zu ergründenden Anforderungen bestehen kann. Der baukundige Fachmann allein kann die jungen Techniker so ausbilden, daß sie jene Grundlagen kennen lernen, auf Grund deren tatsächlich in der ganzen Welt entworfen und gebaut wird. Mit anderen Worten: Grundlage der Technik ist die Technik und nichts anderes.

Sache der Hochschule ist dann die spezialistische Verfeinerung. Es sei der freien Wahl und der Begabung der technisch genügend ausgebildeten Studenten überlassen, ob sie als Abschluß ihrer allgemeinen Studien nach der rein künstlerischen, nach der rein technischen, nach der fachtheoretischen, nach der mathematischen oder der naturwissenschaftlichen Seite sich spezialisieren wollen: die für den Fachunterricht vorbereitenden Studien müssen aber mit den Gymnasien abschließen! Die Lehrer der Technik erklären, daß diese genügen. Sie sind es doch, die unter ungenügender Ausbildung am meisten zu leiden haben. Aber man glaubt ihnen nicht: wer in Deutschland nach „Gründlichkeit“ schreit, kann sicher sein, für die verkehrtesten Maßregeln Beifall zu finden.

Es ist nicht nur Zeitverschwendung, sondern es ist

auch ein pädagogischer Fehler, der sich in den unbefriedigenden Leistungen in den Vorprüfungen deutlich ausdrückt, den jungen Techniker zur Vertiefung in den abstrakten Wissenschaften führen zu wollen, ehe er erkennen kann, was diese Vertiefung ihm nützt. Nach allgemeinem fachkundigen Urteil der Fachprofessoren genügt die Ausbildung eines Realgymnasial-Abiturienten hinsichtlich dieser Fächer. Ungenügend aber ist die Ausbildung der Mittelschul-Abiturienten in allem, was die Fähigkeit zu sehen betrifft, sich räumliche Vorstellungen zu machen und diese zeichnerisch zur Darstellung zu bringen. Alle Bestrebungen, die Mittelschulen nach dieser Richtung hin zu verbessern, blieben ohne entschiedenen Erfolg. Das Werk des Architekten und Ingenieurs wird weder geschrieben, noch gesprochen, noch gerechnet, sondern gezeichnet. Am Zeichenbrett und fast hier allein betätigt sich sein schöpferischer Geist; hier denkt und erfindet er, hier baut er auf. Er zeichnet nicht Dinge ab, die in der Natur vor ihm stehen, sondern er legt zeichnerisch das in seiner Phantasie entstandene nieder. Er braucht das Zeichnen wie der Dichter das Schreiben! Die Darstellende Geometrie, wie sie die Gelehrten betreiben, lehrt ihn aber nicht, wie man sein inneres Schauen zu Papier bringt. Ich kenne Professoren der Darstellenden Geometrie, grundgelehrte Herren, Leuchten der Wissenschaft, die einen einfachen Schemel nicht aus dem Kopf perspektivisch richtig darstellen können. Mit unendlicher Tüftelei wird ein System

Vermischtes.

Auszeichnung. Der derzeitige Rektor der Technischen Hochschule zu Charlottenburg, Geh. Reg.-Rat Prof. Dr.-Ing. Müller-Breslau, ist durch das kais. Institut der Wasser- und Wegebau-Ingenieure in St. Petersburg anlässlich des 100jährigen Bestehens dieser Körperschaft zum Ehrenmitglied ernannt worden. —

Stroh- und Reetdächer. Das Problem, ein Dach herzustellen, welches mit den Vorzügen der Reet- und Strohdächer auch noch den Vorzug der Feuersicherheit verbindet, darf als gelöst gelten. Der Erfinder ist der bereits verstorbene Landmann Gernentz zu Thürkow in Mecklenburg, und die Erfindung wurde, wie manche andere, nur durch Zufall gemacht. Er wollte ein Dach herstellen, durch welches das Ungeziefer nicht hindurchgehen und das zugleich dem Winde keine Angriffspunkte bieten sollte. Zu dem Zwecke trankte er Reetplatten mit einer Mischung, die er aus Lehm, Gips und Gas- oder Salzwasser herstellte und machte nun die Entdeckung, daß diese Rohrplatten auch dem Feuer lange Widerstand leisteten. Als seiner Zeit der Beweis erbracht werden sollte, daß Dachpappe lange dem Feuer Widerstand leistete, konnten Brandproben leicht angestellt werden, da die Dachpappen-Fabrikanten mit ihrem Kapital dahinter standen. Für das Gernentzdach erwärmte sich kein Kapitalist, und daß die Vereine für Heimatschutz und Baupflege sich seiner annahmen, machte die Sache auch nicht besser, denn nun wurde behauptet, diese Vereine wollten das Dach nur aus ästhetischen Gründen in Aufnahme bringen. Die beiden Brandproben in Worpsswede und Rostock wurden als nicht beweisfähig hingestellt, einmal weil die Brandhäuser nicht lange genug gestanden hatten und weil man behauptete, später würde die Imprägnierung doch noch ausgewaschen; dann auch, weil die Wände der Brandhäuser den Wänden wirklicher Häuser zu wenig entsprachen, was für die Zugverhältnisse beim Ernstfall in Betracht kommt. Nun glückte es dem Landrat Rogge von Tondern, unter Beihilfe des Vereins „Baupflege Kreis Tondern“ Mittel für die Errichtung eines Brandhauses flüssig zu machen, an dem eine einwandfreie Brandprobe möglich war. Das Haus war 20 m lang, 6 m breit und maß bis zur Dachtraufe 1,9 m, hatte feste Wände, Türen und Fenster und trug neun verschiedene Dachdeckungen. Neben dem gewöhnlichen Strohdach waren die hier üblichen harten Bedachungen: Schiefer, Zementziegel, Dachpfannen und Dachpappe verwandt und außerdem dreierlei nach Gernentzschem Verfahren imprägnierte Reetdächer und eins nach Schwerdtfegerscher Weise errichtet, bei dem das Dach ebenfalls nach Gernentzscher Weise imprägniert ist, außerdem aber noch auf imprägnierten Sparren und Latten ruht. Durch die Brandprobe am 4. November d. J. wurde zunächst festgestellt, daß das imprägnierte Dach vom Flugfeuer nicht angegriffen wird. Brennende Pechfackeln, die ein gewöhnliches Strohdach entzündeten, brachten das Gernentzdach nur zum Glimmen und die glimmenden Funken erloschen von selber. Als dann die leicht brennbaren Stoffe entzündet wurden, mit denen das Haus angefüllt war, ergab sich, daß von allen harten Bedachungen das Gernentzdach am längsten den Flammen Widerstand leistete, indem es erst in sich selber zusammenfiel, als Sparren und Latten verkohlt waren und das Dach nicht mehr tragen konnten, ferner

geometrischer Raumvorstellung herausgearbeitet. Ich behaupte, wer das Talent hat, sich künstlerisch den Raum vorzustellen, wer also Begabung zum Techniker, vor allem zum Künstler hat, ist von vornherein unfähig, sich für diese Abstraktionen zu erwärmen, ja sie überhaupt zu begreifen. Zwingt man ihn dazu, so schädigt man ihn, indem man ihn von jener Denkweise abzieht, die allein ihn in seinem Fach vorwärts bringen kann.

Der Nichtfachmann, der aus abstrakter Wissenschaft hervorgegangen ist, so auch der Verwaltungsjurist, kommt zu leicht zur Meinung, die Mathematik sei das technische Recht, ohne dessen Kenntnis kein Wahrspruch gefällt werden könne. Die Tätigkeit des Technikers entspricht aber nicht der des Richters, der ein Gesetz auslegt und anwendet, sondern der jenes Mannes, der im Rechtsstaate wirkt und als solcher die Gesetze, den Ausdruck nationalen Willens, schaffen hilft. Er stellt der Gesetzgebung wie der Techniker der Mathematik die Aufgaben. Wie die Juristen dem nationalen Leben im Gesetz den Ausdruck zu geben, nicht aber Gesetze zu machen haben, so schafft der Techniker die technischen Probleme, die die Mathematik zu lösen mitberufen ist. Wer schöpferisch im Staate leben will, muß zunächst das staatliche Leben studieren und erst in zweiter Linie spezialistisch die bestehenden Gesetze. Wer Techniker werden will, muß zunächst die wirtschaftlichen Grundlagen der Technik kennen, nicht aber die mathematischen Berechnungsmethoden. — (Schluß folgt.)

daß das Gernentzdach nicht rutschte und endlich, daß es kein Flugfeuer verbreitete. Nun hatte das Brandhaus volle anderthalb Jahre gestanden, und zwar an einer Stelle, wo es jedem Wind und Wetter ausgesetzt war. Der erste Sommer und Herbst war so regnerisch wie selten und der Winter brachte starke Schneestürme und vorübergehend bedeutende Kälte. Wenn dabei die Imprägnierung nicht ausgespült wurde und auswitterte, so braucht das auch für später nicht befürchtet zu werden. Kann also das Gernentzdach mit Flugfeuer nicht angezündet werden und wird es möglich sein, aus einem damit gedeckten, in Brand geratenen Hause Vieh und leichter zu transportierendes Mobiliar zu retten, so darf erwartet werden, daß nun auch die Feuerversicherungsgesellschaften das Dach als harte Bedachung im versicherungstechnischen Sinne anerkennen und darnach auch ihre Prämiensätze einrichten. Die Brandprobe in Tondern war in jeder Hinsicht einwandfrei. — A.

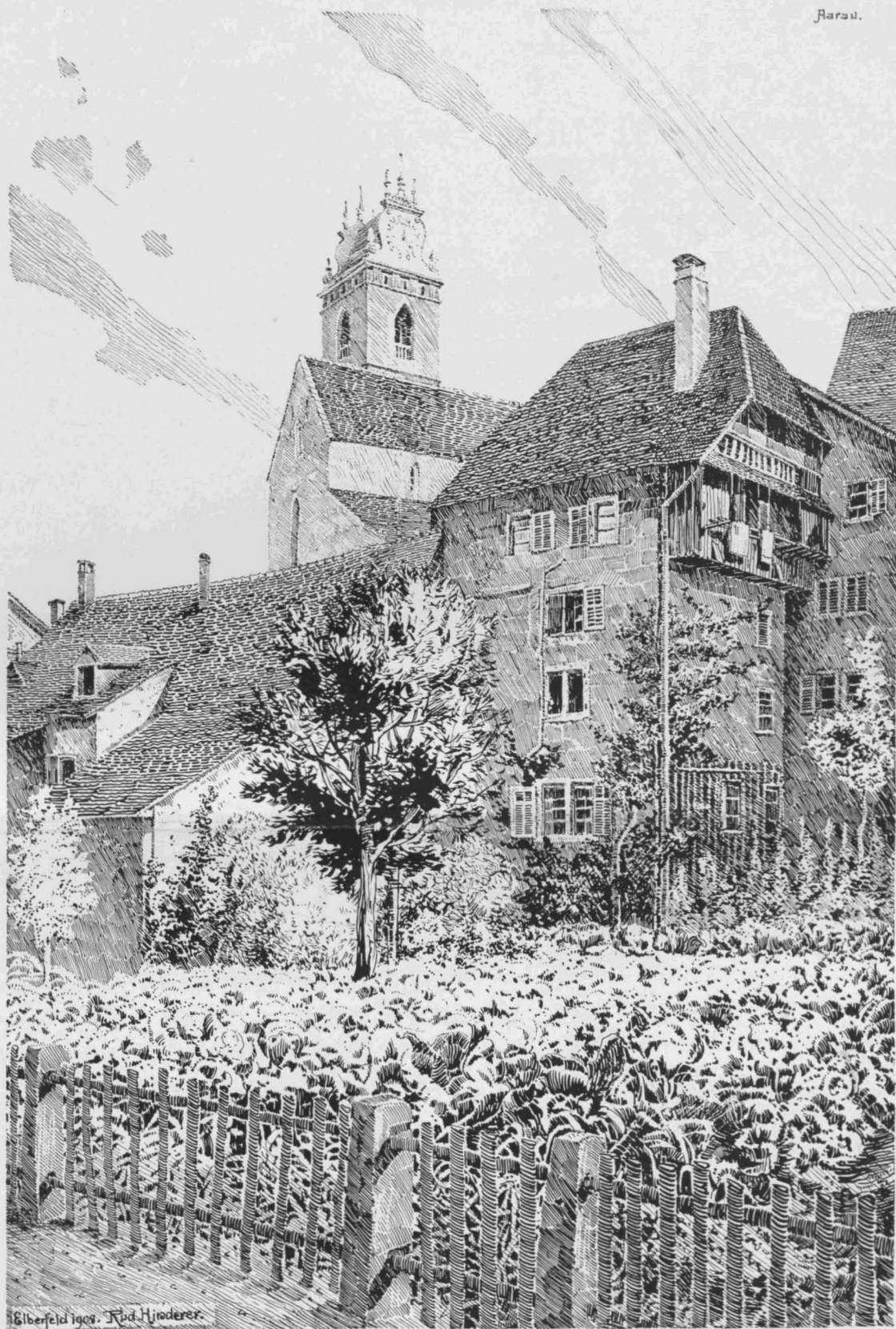
VIII. Versammlung von Heizungs- und Lüftungs-Fachmännern Dresden 1911. Der VIII. Kongreß für Heizung und Lüftung wird vom 11. bis 14. Juni 1911 anlässlich der Internationalen Hygiene-Ausstellung in Dresden stattfinden. Zurzeit erfolgt die Bildung eines Ortsausschusses von hervorragenden Heizungs-Industriellen, Baubeamten und Hygienikern. An dem Kongreß können alle teilnehmen, die durch ihre Tätigkeit als Fabrikanten oder Ingenieure der Heizungs- und Lüftungstechnik nahestehen oder in ihrer amtlichen, privaten, wissenschaftlichen oder praktischen Wirksamkeit ein besonderes Interesse für die Förderung des Heizungs- und Lüftungswesens haben. —

Alte Friedhöfe als Anlagen und Erholungsstätten. Im „Schwäb. Merkur“ wird darauf hingewiesen, daß das württembergische Ministerium des Inneren am 13. Okt. einen Erlaß an die Oberämter und Oberamtsärzte gegeben habe, in dem die Anpflanzung mit Bäumen als ein hervorragendes Mittel zur Verschönerung der Friedhöfe und ihrer Umgebung empfohlen wird. Das Ministerium hat besonders auch darauf hingewiesen, daß die Friedhöfe alsdann später, nach Aufhören ihrer Benutzung zur Leichenbestattung, als Erholungsstätten für die Bevölkerung benutzt werden und im Interesse des Heimatschutzes und der öffentlichen Wohlfahrt eine wertvolle Verwendung finden könnten. Dieser letztere Umstand erscheint einem Mitarbeiter der genannten Zeitung besonders wichtig; er möchte aber auch darauf hinweisen, daß im letzten Jahrzehnt viele um die Kirche gelegene Friedhöfe durch das Oberamtsphysikat weggesprochen worden und deshalb von der Gemeinde verlegt worden sind. Auf Jahre hinaus sind nun ja auch diese verlassenen Friedhöfe noch als pietätvolle Stätten zu betrachten und erst allmählich wird es sich um eine andere Verwendung der Friedhöfe handeln. Der Einsender macht nun den Vorschlag, diese Friedhöfe in Anlagen und Schutzgehölze umzuwandeln und mit ihnen Schulgärten zur Förderung des naturgeschichtlichen Unterrichtes zu verbinden. —

Inhalt: Die Neubauten des Südfriedhofes in Leipzig. (Fortsetzung.) — Zur Organisation der Technischen Hochschulen. — Vermischtes. —

Hierzu eine Bildbeilage: Die Neubauten des Südfriedhofes in Leipzig.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hoffmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



DEUTSCHE STÄDTEBILDER
NACH ZEICHNUNGEN VON RU-
DOLF HINDERER IN ELBER-
FELD. * ANSICHT AUS AARAU
IN DER SCHWEIZ. * * * * *
DEUTSCHE BAUZEITUNG
XLIV. JAHRGANG 1910 * NO. 95.



Versamlungsraum zur Hauptkapelle.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRGANG. NO. 95. BERLIN, DEN 26. NOVEMBER 1910.

Die Neubauten des Südfriedhofes in Leipzig.

Architekt: Stadtbaurat königlicher Oberbaurat Wilhelm Scharenberg in Leipzig.

(Schluß.) Hierzu die Abbildungen Seite 771.



Der Betrieb in der Feuerbestattungs-Anlage geht in folgender Weise vor sich: Nach Beendigung der Feierlichkeiten in einer der Kapellen senkt sich auf elektrisches Klingelzeichen der vor dem Altar auf einem hölzernen Plateau ruhende Sarg durch die hydraulische Versenkungs-Einrichtung zunächst langsam bis zu 1 m unter den Kapellenfußboden. Während dieser nach Belieben zu bemessenden Ruhepause wird den Hinterbliebenen Gelegenheit gegeben, ähnlich wie beim Erdbegräbnis, noch Blumen als letzten Gruß auf den Sarg niederlegen zu können. Auf ein nochmaliges Klingelzeichen senkt sich dann das Plateau völlig in das Untergeschoß hinunter, während sich gleichzeitig die Öffnung im Kapellenfußboden durch einen seitlich heraustretenden zweiteilig gewölbten Abschlußdeckel automatisch und völlig geräuschlos schließt. Dieser mit Bronzebelag verzierte Abschluß macht in völlig geschlossenem Zustand den Eindruck eines Gruftdeckels. Durch die erwähnten Verbindungsgänge werden die Särge im Untergeschoß mit niedrigen gummibereiteten Wagen nach der Feuerbestattungshalle gefahren, wo der Sarg vor den Oefen auf die im Fußboden versenkten Schienen gestellt

wird. Vom Ofenraume aus werden zunächst die Schienen, die auf einem im Untergeschoß laufenden Wagen-gestell ruhen, durch eine Hebelvorrichtung etwa 8 cm über Fußboden gehoben und durch eine handbetriebene Zahnkettenkurbel unter gleichzeitiger Mitöffnung der doppelten Verschlüßtüren in die etwa 3 Stunden vorher angeheizten Oefen eingefahren. Durch Rückwärtsstellung des Hebels senken sich die Schienen und die Rückwärtsbewegung des Wagens erfolgt unter gleichzeitiger Schließung der Ofen- und Kamintüren durch die erwähnte Handkurbel.

Nachdem von der gesamten Anlage zunächst die Hauptkapelle mit zwei Leichenhallen, sowie die östliche Seitenkapelle und die zugehörigen Gruftarkaden zur Ausführung genehmigt worden waren, wurde im August 1905 mit den Bauarbeiten begonnen. Während nun die östliche Kapelle und Leichenhalle mit Arkaden unbehindert gefördert und im Dezember 1908 in Benutzung genommen werden konnten, verzögerte sich die Ausführung der Haupt-Kapelle durch die mittlerweile ins Auge gefaßte Angliederung einer Feuerbestattungs-Anlage. Diese gelangte nach ihrer Bewilligung im Januar 1908 alsbald mit der Hauptkapelle zur Ausführung und konnte bereits Mitte Januar 1910 in Betrieb genommen werden.

Während nun diese Baulichkeiten ihrer Vollendung entgegen gingen, entschloß sich die Stadt-Verwaltung

im Mai 1908 noch zum Bau der westlichen Seitenkapelle mit den nördlich und westlich zugehörigen Arkaden, da die Anlage nach diesen Seiten einen unfertigen Eindruck machte. Gleichzeitig wurden noch die Mittel zur Erbauung der Urnenhalle, zu deren Vervollständigung im Juli 1909 nachträglich ein Untergeschoß mit Freitreppen-Anlage genehmigt wurde, bewilligt.

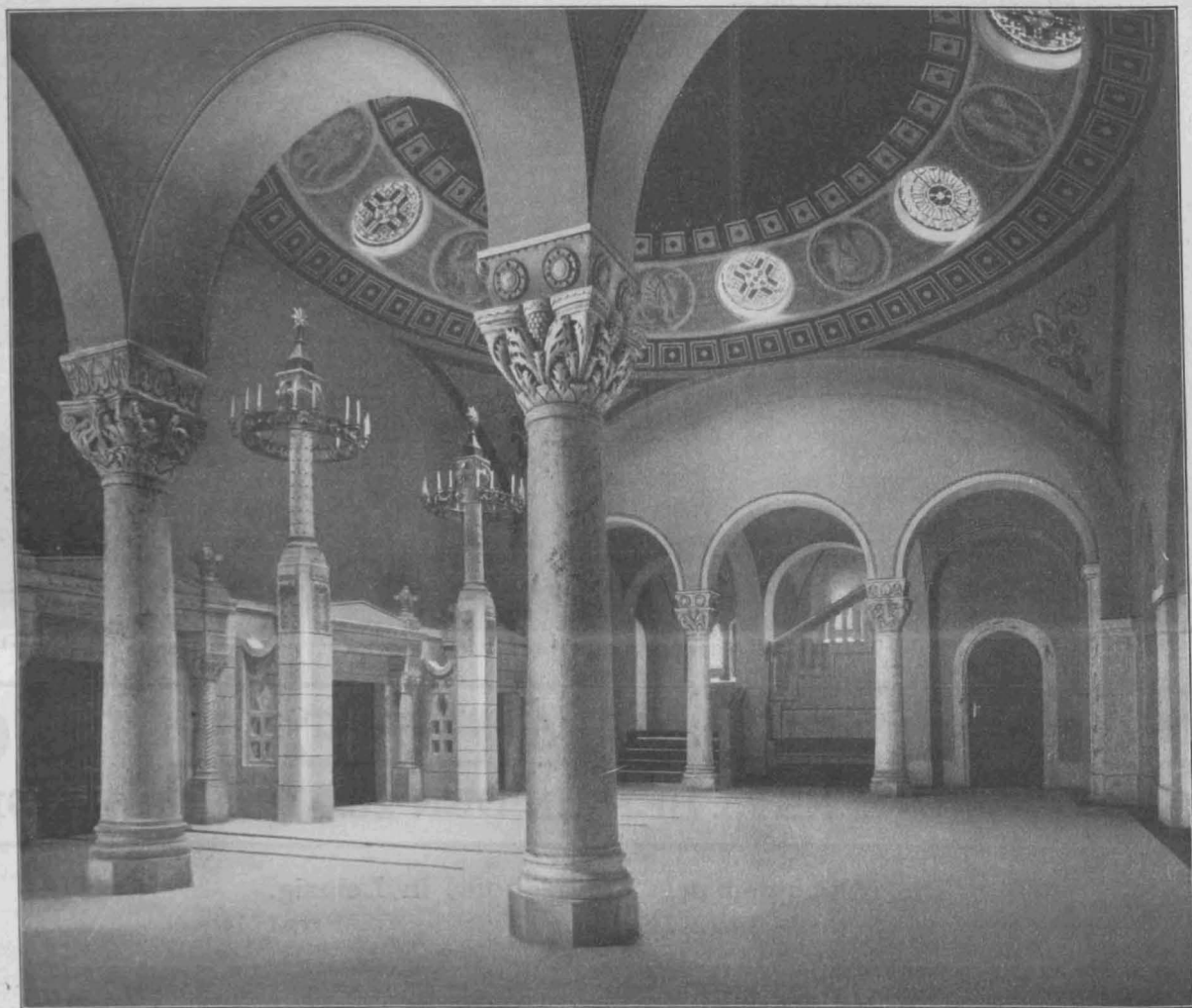
Infolge der günstigen Witterungsverhältnisse konnten die westliche Seitenkapelle und Leichenhalle in Gemeinschaft mit der Hauptkapelle am 25. April d. J. in Benutzung genommen werden. Wegen des ausgebrochenen Streiks wurde die Urnenhalle als letzter Bauteil der Kapellenanlage erst im Laufe des Oktober fertiggestellt.

Die Ausführungskosten für die Kapellen-, Lei-

Uebertrag 1 087 816,89 M.

5. Herstellung der Hauptzufuhrstraßen, Wege, Anpflanzungen, Entwässerung und Beschleusung einschl. Urnenhain	520 859,33 "
6. Einfriedigung einschl. Haupteingänge	100 174,00 "
7. Verwaltungsgebäude	66 826,14 "
8. Gärtnerwohngebäude	26 952,00 "
9. Stallgebäude in der Gärtnerei mit Schuppen	6 419,00 "
10. Gewächshaus-Anlage mit Frühbeeten	56 887,50 "
11. Zwei Arbeiter-Unterkunftshäuser, Geräteschuppen, Umbau des alten Verwaltungsgebäudes und Abbruch der alten Leichenhallen-Anlage usw. zus.	30 475,74 "

Gesamtkosten: 1 896 410,60 M.



Vorhalle zum Verbrennungsraum. Seite 771: Vorhalle zur Hauptkapelle und Verbrennungsöfen.
Architekt: Stadtbtr. kgl. Oberbaurat W. Scharenberg in Leipzig.

chenhallen- und Feuerbestattungs-Anlage setzen sich einschließlich Friedhofs-Erweiterung, Gärtnerei-Verwaltungsgebäude und sonstigen Nebenanlagen in folgender Weise zusammen:

1. Drei Kapellen, zwei Leichenhallen mit umschließenden Gruftarkaden einschl. Mobiliar	833 905,87 M.
2. Feuerbestattungs-Anlage mit zwei Öfen, einem Schornstein, unterirdischen Verbindungsgängen und drei Versenkungs-Einrichtungen	107 065,00 "
3. Urnenhalle mit Freitreppen-Anlage	116 251,12 "
4. Gas- und Wasserzuführung, sowie Herstellung von Brunnen	30 594,90 "

Uebertrag 1 087 816,89 M.

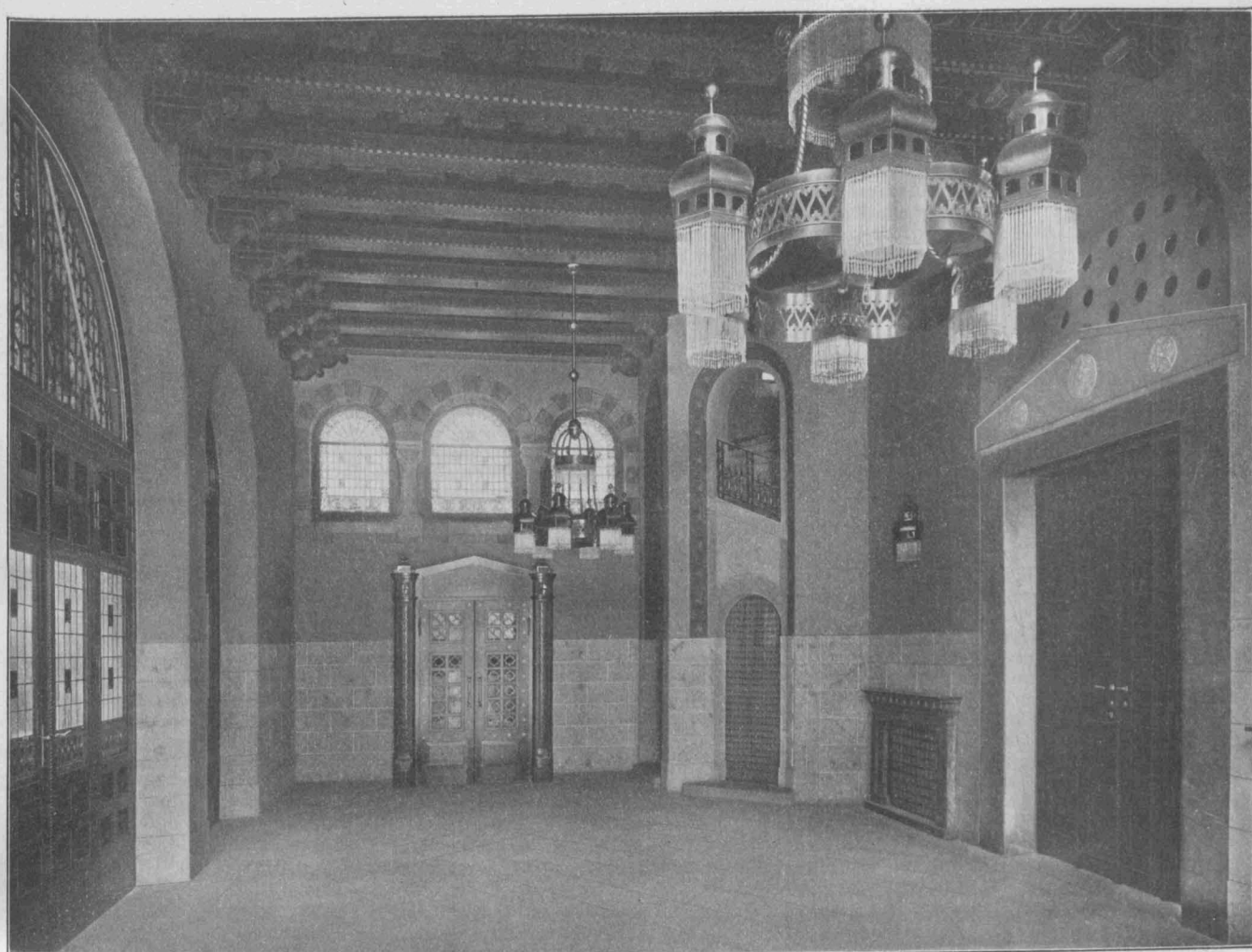
Vermischtes.

Die Wirtschaftlichkeit der sächsischen Schmalspurbahnen. Im Königreich Sachsen sind auf Grund des kgl. Erlasses vom 26. Januar 1876 betr. den Bau von Sekundär-Eisenbahnen für diese Schmalspurbahnen in größerem Umfang

Die von großem Sinn und künstlerischem Geiste getragene Gesamt-Anlage ist nach den Plänen des Hrn. Stadtbaurates kgl. Ober-Baurat Wilhelm Scharenberg zur Ausführung gekommen. Es standen ihm zur Seite bei der Bearbeitung und Ausführung Hr. Ratsarchitekt Hacker, Hr. Bauinsp. Arland und Hr. Baumeister Dechandt. Die Ausführung der gärtnerischen Anlagen ruhte hauptsächlich in den Händen des Hrn. Friedhofsinsp. Mönch.

Bemerkt wird noch, daß die Kapellen-Anlage erst dann ein vollständiges Ganzes bilden wird, wenn die bisher nur zum Teil ausgeführten Gruftarkaden an den Seitenfronten und der Rückfront genehmigt sein werden. —
—H.—

gebaut worden. Im Jahr 1878 waren in Sachsen 2033,04 km Vollspurbahnen, aber noch keine Schmalspurbahnen vorhanden; i. J. 1908 dagegen gegenüber 2789,94 km Bahnen mit Vollspur 443,02 km mit Schmalspur. Erstere waren mit einem Anlagekapital von 1 040 786 767 M., letztere mit einem



solchen von 45670335 M. erbaut. Auf 1 km Länge entfielen im Durchschnitt der letzten 20 Jahre für Schmalspur rd. 90000 M., für Vollspur 211779 M., also mehr als das Doppelte.

Es hat sich nun in neuerer Zeit in Sachsen eine Bewegung gegen die Schmalspurbahnen geltend gemacht, die als unwirtschaftlich bezeichnet wurden und es ist sogar angeregt worden, diese Bahnen allmählich in Vollspur umzubauen. Demgegenüber weist eine Denkschrift des sächs. Finanz-Ministeriums von diesem Jahre nach, daß die Anschauung von der Unwirtschaftlichkeit der Schmalspurbahnen unrichtig sei, daß diese vielmehr eine günstigere Verzinsung des Anlagekapitales als ein großer Teil der Vollbahnen ergeben hätten. Aus dem beigegebenen umfangreichen statistischen Material seien einige Zahlen mitgeteilt. Darnach betrug der Stand der Eisenbahnrente i. J. 1878 3,87%, erreichte 1889 den Höhepunkt mit 5,584%, i. J. 1901 den tiefsten Punkt mit 3,035% und stieg i. J. 1908 wieder auf 3,87% wie 1878. In letzterem Jahre verzinst sich das Anlagekapital der Vollspurbahnen im Durchschnitt mit 3,997%, aber nur 56,25% des Gesamtkapitales erbrachten eine Verzinsung von über 3,5%, brachten dem Staat also Nutzen, da dieser seine Anleihen abgesehen von der Tilgung zurzeit selbst mit mehr als 3,5% zu verzinsen hat; 43,75% des Gesamtkapitales blieben unter der Verzinsung von 3,5% und ergaben im Mittel nur 1,738%, der Rest von 9,20% des Kapitales blieb unter 1% Verzinsung bzw. erforderte im Mittel noch 0,114% Zuschuß. Die Schmalspurbahnen ergaben eine Verzinsung ihres Anlage-Kapitales von 1,203%.

Vergleicht man die Schmalspurbahnen, die durchweg als Bahnen untergeordneter Bedeutung erbaut worden sind, mit den Vollspurbahnen, die eine Verzinsung überhaupt nicht oder nur bis 1 bzw. 3,5% erbracht haben, so ergibt sich im Durchschnitt der Jahre 1901—1908 für die erstgenannten Vollbahnen ein Zuschuß von 7080 M. für 1 km, für die Bahnen mit einer Verzinsung bis 3,5% (das sind rd. 65% aller Vollbahnen i. J. 1908) ein Zuschuß von 4009 M. gegenüber nur 2498 M. für die Schmalspurbahnen. (Das Verhältnis für letztere würde noch günstiger, wenn für die vom Staate angekauften Bahnen statt des Ankaufspreises die wirklichen Baukosten eingeführt würden, die für die Vollbahnen 72 Mill. M. mehr ergeben.)

Wären statt der Schmalspurbahnen gleich Vollbahnen erbaut worden, so würde unter der Annahme gleicher Rentabilität (wobei nicht berücksichtigt ist, daß die Betriebsausgaben der Vollspurbahnen sich wesentlich höher stellen) in den Jahren 1889—1908 der Mehraufwand an Zuschüssen zur Verzinsung des Anlagekapitales sich auf mindestens 20 Mill. M. belaufen haben, der Mehraufwand an Baukapital außerdem auf 35 Mill. Es werden ferner einige Schmalspurbahnen mit unter ähnlichen Verhältnissen betriebenen Vollspurbahnen verglichen, woraus für die ersten noch größere Vorteile abgeleitet werden.

Die Denkschrift kommt zu dem Schlussergebnis, daß die Ausführung von Schmalspurbahnen als durchaus zweckmäßig und wirtschaftlich nachgewiesen sei und daß die bessere Rente der sächs. Staatsbahnen zum Teil mit auf die ausgedehntere Anwendung von Schmalspurbahnen gegenüber Bayern, Baden und Württemberg zurückgeführt werden dürfe. Die bezüglichen Verzinsungen des in Eisenbahnen angelegten Baukapitales seien z. B. für:

	Bayern	Baden	Württemberg	Sachsen
1901	2,44%	2,51%	2,58%	3,04%
1908	3,30%	1,85%	2,34%	3,87%

Die Schiffbarmachung der unteren Ruhr auf der etwa 16 km langen Strecke von Mülheim bis zum Rhein, die seitens der preuß. Regierung geplant wird, ist ihrer Verwirklichung nach einer Mitteilung der „Kölnischen Zeitung“ näher gerückt, nach welcher die Stadtgemeinde Mülheim soeben die von der Regierung übernommene Gewährleistung für die Rentabilität der Anlagen und Einrichtungen übernommen hat, die für die Schiffbarmachung der unteren Ruhr erforderlich werden. Bis zur Hälfte des zu verbürgenden Betrages ist die Stadtgemeinde übrigens gedeckt durch die Friedrich-Wilhelmshütte, die am rechten Ufer der Ruhr, dicht bei Mülheim gelegen, für die Beschaffung der Erze und die Versendung ihrer Erzeugnisse ein ganz besonderes Interesse an der Schiffbarmachung der Ruhr hat. Benutzt werden soll der Lauf der Ruhr selbst; nur an den drei Stellen, an denen Schleusen erforderlich werden, sind kurze Seitenkanäle geplant. Wo der neue Schiffahrtsweg mit dem Rhein-Herne-Kanal nahe zusammen kommt, ist eine Verbindung zwischen beiden in Aussicht genommen. Hafenanlagen sind vorgesehen bei der Friedrich Wilhelmshütte, bei der Zeche Altstadt der Bergwerksgesellschaft Hibernia, sowie unmittelbar bei Mülheim selbst. Dort ist am linken Ufer in der Speldorfer Aue die Anlage eines Industrie- und Handelshafens in

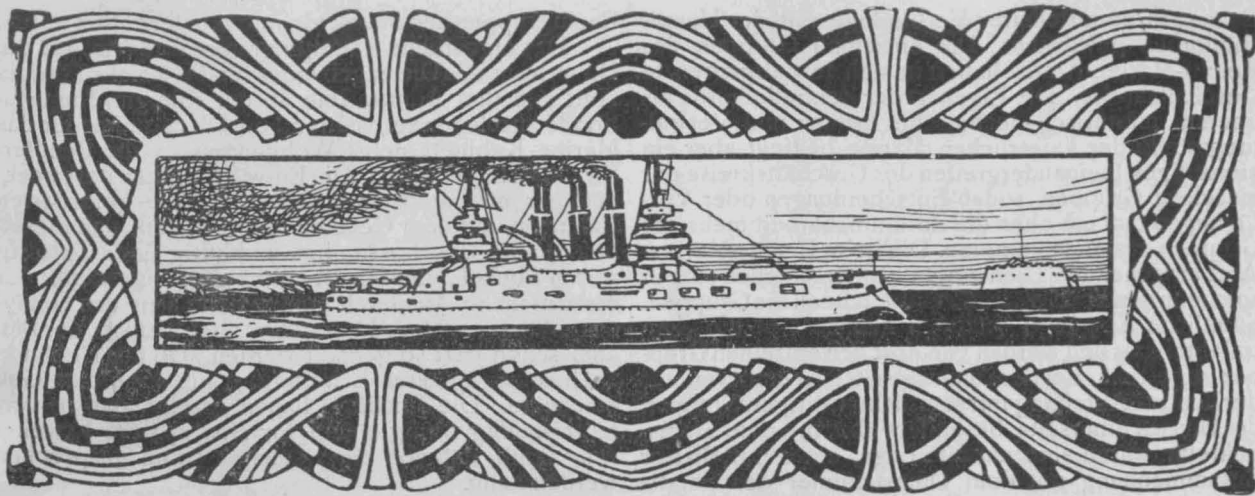
Aussicht genommen. Die Stadtgemeinde hat dort einen 600 Morgen großen Landbesitz erworben, der sich zur Hafenanlage und industriellen Ansiedlungen besonders eignet. Zur Erschließung dieser neuen Bezirke ist die Schaffung eines neuen Straßenzuges mit Ruhr-Ueberbrückung zwischen dem Styruer Stadtteil und dem linken Ruhrufer von der Stadt geplant, desgl. die Herstellung einer elektrischen Straßenbahn im Zuge dieser neuen Verbindung. Die Durchführung des Unternehmens würde für Mülheim von großem Interesse sein, aber auch den vor der Ruhrmündung gelegenen Städten Ruhrort-Duisburg durch bessere Erschließung des Hinterlandes zugute kommen. —

Zur städtebaulichen Ausgestaltung von Groß-Berlin. An den Magistrat und die Stadtverordneten von Berlin haben die „Vereinigten Bezirks- und Kommunal-Vereine der Schönhauser- und Prenzlauer-Vorstadt“ eine Eingabe gerichtet, in welcher gebeten wird, den Exerzierplatz an der Schönhauser-Allee anzukaufen und als Volkspark anzulegen. Die Eingabe führt aus: „Die stetig fortschreitende Bebauung hat das ausgedehnte Gelände der Schönhauser- und Prenzlauer-Vorstadt bis über die Weichbild-Grenze mit einem dichten Häusermeer bedeckt. Im Gegensatz zu den meisten anderen sich längs der Peripherie hinziehenden Stadtgegenden entbehrt die Schönhauser- und Prenzlauer-Vorstadt jeglicher zusammenhängenden Baum- und Parkanlage. Sicherem Vernehmen nach beabsichtigt der Militärfiskus den Verkauf des an der Schönhauser-Allee belegenen Exerzierplatzes“. Die Vereine, „welche eine große Anzahl steuerzahlender Bewohner dieses dichtbevölkerten Stadtteiles repräsentieren, richten an den Magistrat und die Stadtverordneten das dringende Ersuchen, unverzüglich alle Schritte zu tun, um den Ankauf des Exerzierplatzes für die Kommune durchzuführen und auf diesem Gelände einen modernen Grundsätzen entsprechenden Volkspark nach dem Beispiel anderer Großstädte mit Rasen- und Spielplätzen anzulegen, welcher für die Bewohner der Schönhauser- und Prenzlauer-Vorstadt und namentlich für die Jugend aus hygienischen und sozialen Gründen von zwin-gender Notwendigkeit ist“. —

Kaiser-Brücke über die Oder in Breslau. In unserem Artikel in No. 91 über diese neue Brücke ist in Abbildung 5 S. 734 und der zugehörigen Beschreibung der Aufhängung der Hängestangen an den Kettengurten ein kleiner Irrtum infolge nicht ganz klarer zeichnerischer Unterlagen enthalten. Der unter der unteren Gurtung des Kettengurtes hängende Querbalken ist nicht, wie im Querschnitt a—b dargestellt, aus einem Stück hergestellt, sondern besteht aus zwei sich überblattenden Hälften, die nur in der Mitte einen gemeinsamen Bolzen IV umfassen. Die beiden Teile wirken also als Hebel um die Drehpunkte III.

Wir erhalten ferner die Mitteilung, daß Ingenieur-Verfasser des I. Preises im Wettbewerb um diese Brücke Prof. Dr.-Ing. R. Weyrauch in Stuttgart ist, der in unserer Veröffentlichung wie auch in der Festschrift irrtümlich E. Weyrauch genannt worden ist. —

Die goldene Jubelfeier des Vereins „Bauhütte“ in Stuttgart wurde in diesen Tagen unter der Teilnahme weiter Kreise festlich begangen. Am 12. April 1860 vereinigten sich in Stuttgart 26 jüngere Vertreter des Bau-faches zu einem Bunde mit dem Namen „Bauhütte“ zur idealen Pflege des Guten und Schönen in der Baukunst. 50 Jahre hindurch besteht der Verein unter der Leitung umsichtiger Männer, die ihn an den vielen Fährlichkeiten, die auch ihm nicht erspart blieben, glücklich vorbei leiteten und zu solcher Entwicklung brachten, daß er heute mehr als 300 ordentliche Mitglieder zählt und im Bauleben des Staates maßgebenden Einfluß sich errungen hat. In seiner bei der Festversammlung gehaltenen Ansprache führte der Präsident der Zentralstelle für Handel und Gewerbe, Staatsrat v. Mosthaf in Stuttgart, dem auch die Bauberatungsstelle untersteht, aus, daß wenn heute das württembergische Baugewerbe so gesunde Verhältnisse zeige, so verdanke es das nicht zum geringsten den erfolgreichen Bemühungen der Bauhütte und ihren tüchtigen Leistungen. Wer die große wirtschaftliche Bedeutung des Bauwesens kenne, wisse, welches Maß bedeutender Arbeit vom Baugewerbe geleistet werde. „Wir in Württemberg“, führte der Redner aus, „können der „Bauhütte“ nur dankbar sein für ihren Anteil an der überaus glücklichen Entwicklung der Verhältnisse in unserem Heimatland“. Auch von seiten der Stadt Stuttgart, dem württembergischen „Verein für Baukunde“ usw. erhielt die Tätigkeit der Bauhütte die gebührende Anerkennung. Zahlreiche einheimische und auswärtige verwandte Körperschaften und Vereine brachten ihre Anerkennung der Bauhütte zum Ausdruck. Mit Recht konnte der Vorsitzende Lohr den Eintritt in die dritte 25jährige Periode mit der Zuversicht feiern, die der „ernste und strebsame Geist des Schaffens und Wirkens nach möglichster Vollkommenheit“ dem Verein verleiht. —



BEILAGE FÜR WETTBEWERBE

Der engere Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Dienstgebäude der obersten Marinebehörden in Berlin.



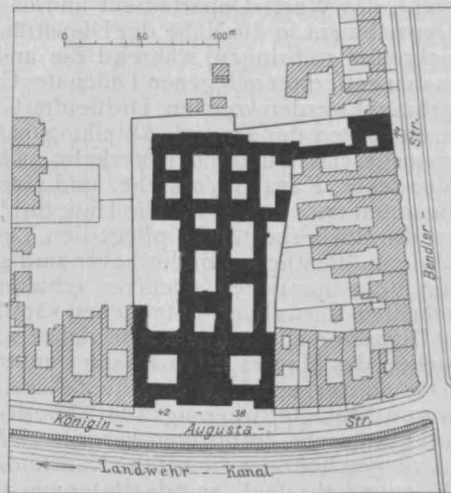
Die obersten deutschen Marinebehörden hatten bisher ihren dienstlichen Sitz in dem Gebäude Leipziger-Platz 13 in Berlin, zwischen dem Neubau Wertheim und dem Direktionsgebäude der Großen Berliner Straßenbahn. Die Unterkunft war hier seit Jahren mehr als dürftig und die Unzulänglichkeit aller Räume nahm in dem

Maße stetig zu, als die deutsche Marine sich entwickelte. Seit einiger Zeit schon war daher eine Verlegung des Dienstgebäudes ins Auge gefaßt. Die Frage trat in ihr entscheidendes Stadium, als das Warenhaus Wertheim das bisherige Dienstgebäude zu seiner einstigen Erweiterung erwarb und als die Marinebehörden in einem Gelände an der Königin-Augusta-Straße, zwischen Bendler-Straße und Hildebrand-Straße, glaubten einen Bauplatz gefunden zu haben, auf dem alle räumlichen Bedürfnisse der Gegenwart und der nächsten Zukunft nach ihrer Ansicht befriedigt werden können. Das Gelände umfaßt nach dem beistehenden Lageplan die Nummern 38—42 der Königin-Augusta-Straße; es entwickelt sich zu großer Tiefe und berührt mit dem hinzu erworbenen Grundstück Bendler-Straße 14 den benachbarten Straßenzug. Die Entfernung vom Reichstagsgebäude hält sich innerhalb Grenzen, von welchen eine Störung des Geschäftsverkehrs nicht befürchtet zu werden braucht. Soweit wäre gegen die Wahl dieses Geländes vielleicht nichts einzuwenden, wenn nicht Bedenken anderer Art gegen dasselbe sprächen, auf die wir später zurückkommen.

Zum Nachweis der Erfüllung ihrer Raumbedürfnisse hatten die obersten Marinebehörden ein Raumprogramm von einem Umfang an einfachen Diensträumen aufgestellt, wie es kaum von einer zweiten Reichsbehörde, ausgenommen vielleicht das Reichspatentamt, gefordert werden dürfte. Dieses Raumprogramm auf dem zur Verfügung stehenden Grundstück zu bewältigen, mußte von vornherein große Schwierigkeiten finden. Um diesen zu begegnen, betraten die obersten Marinebehörden den Weg des engeren Wettbewerbes, indem sie fünf Berliner Architekten und Architekten-Firmen aufforderten, gegen ein festes Honorar von je 5000 M. Entwürfe aufzustellen. Sie behielten sich daneben vor, die beiden besten Entwürfe durch Preise von 5000 und 3000 M. auszuzeichnen. Die zum engeren Wettbewerb Eingeladenen waren die Architekten Cremer & Wolffenstein, Kayser & von Groszheim, Reinhardt & Süssenguth, Schmieden & Boethke, sowie Franz Schwechten. Wir

haben über den Erfolg des Wettbewerbes in unserer No. 84 d. J., S. 684 berichtet.

Die obersten Marinebehörden, die in dem zu errichtenden Dienstgebäude vereinigt werden sollen, sind das Reichs-Marine-Amt, der Admiralstab und das Marine-Kabinett. Dem sehr umfangreichen Raumprogramm für den Wettbewerb war eine Darstellung des Geschäfts-Verkehres im Reichs-Marine-Amt beigegeben. Wir entnehmen dieser Darstellung in Kürze, daß sich die Behörde gliedert in I. die Zentralabteilung; in II. das Allgemeine Marine-Departement; in III. das Werft-Departement; IV. das Verwaltungs-Departement; V. das Konstruktions-Departement; VI. das Nautische Departement; VII. das Waffen-Departement; VIII. die Medizinal-Abteilung; IX. das Nachrichten-Bureau und X. das Justitiariat. Gemeinsam für alle diese Gruppen sind die Hauptbibliothek, die Druckschriften-Verwaltung, die Geheimen Kanzleien, die Bureaukasse. Sämtliche Gruppen haben eigene Registraturen in räumlicher Verbindung mit den anderen Räumen der Gruppen. Das Konstruktions-, das Waffen- und das Nautische Departement haben die Schiffs-Konstruktionen, die Artillerie-Konstruktionen und die Seekarten herzustellen, mußten daher mit Zeichensälen und allen für die zeichnerische Darstellung notwendigen Nebenräumen ausgestattet werden. Für das Konstruktions- und das Nautische Departement waren Modellsäle in größerem Umfang und wenigstens teilweise in unmittelbarer Verbindung mit den Bureau-räumen vorzusehen, weil die Modelle der neuesten Schiffstypen jederzeit bequem erreichbar sein müssen. Ein eigenes Archiv des Reichs-Marine-Amtes bestand bisher nicht wegen Mangel an geeigneten Räumen.



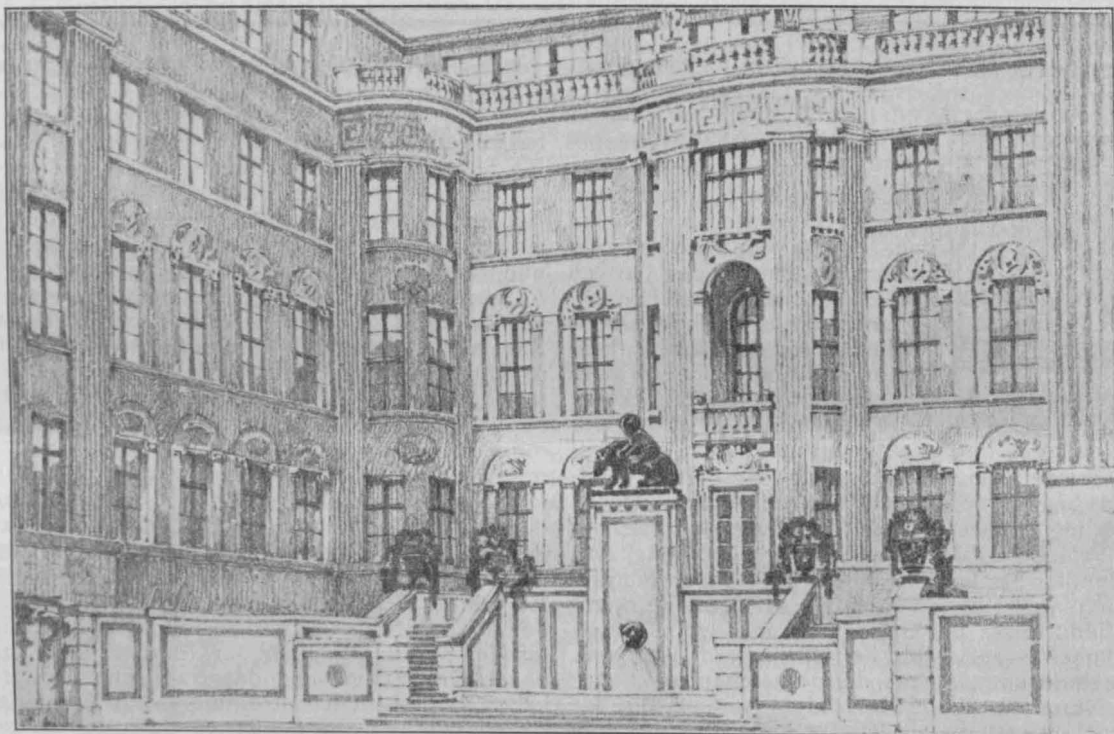
Entwurf „Panzer und Schwert“ der Hrn. Schmieden & Boethke in Berlin. II. Preis.

Es war in unmittelbarer Verbindung mit der Haupt-Bibliothek gewünscht. Die einzelnen Gruppen des Reichs-Marine-Amtes haben in sich fest abgegrenzte Geschäftskreise. Die Eigenart der Zentralbehörde als oberste militärisch-technische Instanz und Verwaltungsstelle der kaiserlichen Marine bedingt aber ein vielseitiges Ineinandergreifen der Geschäftskreise der einzelnen Gruppen, sodaß Entscheidungen oder Verfügungen fast nie ohne die Zusammenarbeit mehrerer Gruppen zustande kommen. Die beim Reichs-Marine-Amt eingehenden Dienstsachen unterscheiden sich in solche an den Staatssekretär und solche an die Gruppen. Sämtliche Eingänge gelangen zunächst in die Zentralabteilung und werden von dort den einzelnen Gruppen zugestellt. Bei dem unausgesetzten Dienstverkehr der Zentral-Abteilung mit sämtlichen übrigen Gruppen des Hauses einerseits, besonders aber mit dem Staatssekretär, waren eine zentrale Lage, ein unmittelbarer Zusammenhang mit dem Dienstzimmer des Staatssekretärs, sowie eine tunlichst unmittelbare Verbindung mit den Gruppen-Registaturen unerlässlich. Mit Rücksicht auf den häufigeren Verkehr der Gruppen-

Raumgruppen beeinflussen konnten, unterrichtet waren.

Das eigentliche Raumprogramm forderte, daß die Hauptfront des Dienstgebäudes für das Reichs-Marine-Amt und den Admiralstab an der Königin-Augusta-Straße anzulegen sei, während die Diensträume für das Marine-Kabinett nebst Wohnungen an die Bendler-Straße zu legen waren. Die Entwürfe sollten bei zweckmäßiger und sparsamer Bebauung die geforderten Räume so auf dem Gelände unterbringen, daß dieselben in allen Geschossen hell und luftig sind. Zulässig waren Sockel-, vier Haupt- und ein Dachgeschoß; der etwa nicht in Anspruch genommene Teil des Geländes sollte für spätere Erweiterung frei bleiben, der Bau aber schon jetzt so geplant werden, daß das Gebäude nach seiner späteren Erweiterung wie aus einem Guß erscheine. Die Entwürfe haben gezeigt, daß so verhältnismäßig wenig Raum für eine spätere Erweiterung blieb, daß von einer solchen kaum gesprochen werden kann.

Zimmer, welche nicht nach der Straße liegen, waren um möglichst weite Höfe zu gruppieren. Es war ferner ausgesprochen, daß Höfe an den Nachbargren-



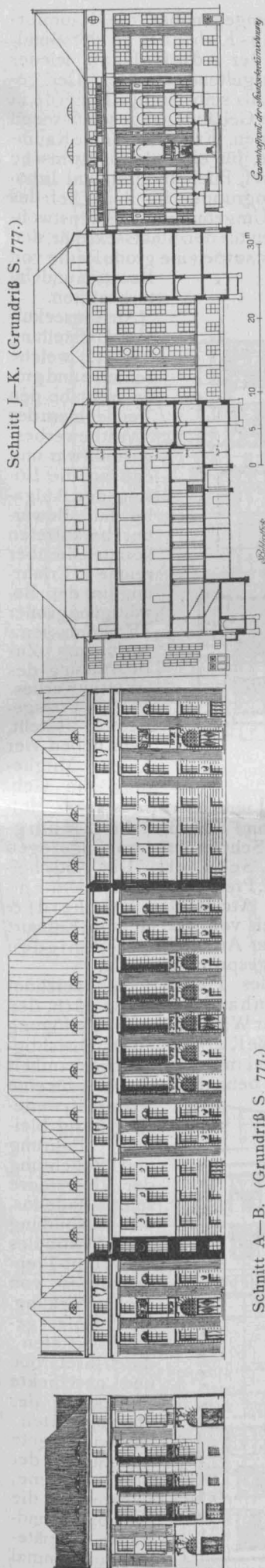
Gartenhof vor der Wohnung des Staatssekretärs aus dem Entwurf „Panzer und Schwert“ der Hrn. Schmieden & Boethke in Berlin. II. Preis.

Vorstände, Abteilungs-Chefs usw. mit dem Staatssekretär war es erwünscht, das Allgemeine Marine-Departement, das Werft-Departement und das Verwaltungs-Departement in die Nähe der Diensträume des Staatssekretärs zu bringen, während die anderen Gruppen in den entfernter gelegenen Teilen des Gebäudes untergebracht werden konnten. Die beiden Geheimen Kanzleien sollten der Zentral-Abteilung nahe liegen, weil unausgesetzt mündlicher Verkehr zwischen Bureau-Vorsteher, Kanzlei-Vorsteher und einzelnen Kanzlei-Beamten notwendig ist. Die Hauptbibliothek verwaltet die Bücherbestände, pflegt den Verkehr mit allen übrigen öffentlichen Bibliotheken und soll später auch die Verwaltung des Archives erhalten. Der Druckschriften-Verwaltung unterstehen sämtliche Bestände an Dienstvorschriften; sie wird daher von allen Dienststellen des Hauses in Anspruch genommen. Da der Fremdenverkehr der Nachrichten-Abteilung groß ist, so wurde ihre Unterbringung in der Nähe des Haupteinganges gewünscht. Im übrigen waren noch besondere Aufklärungen über den Dienst der Kanzleidiener, über den Aktenverkehr, den Dienst der Botenmeister, der Pförtner, der Hausinspektion usw. gegeben, sodaß die Wettbewerber über alle wichtigeren Vorgänge, welche die Lage von

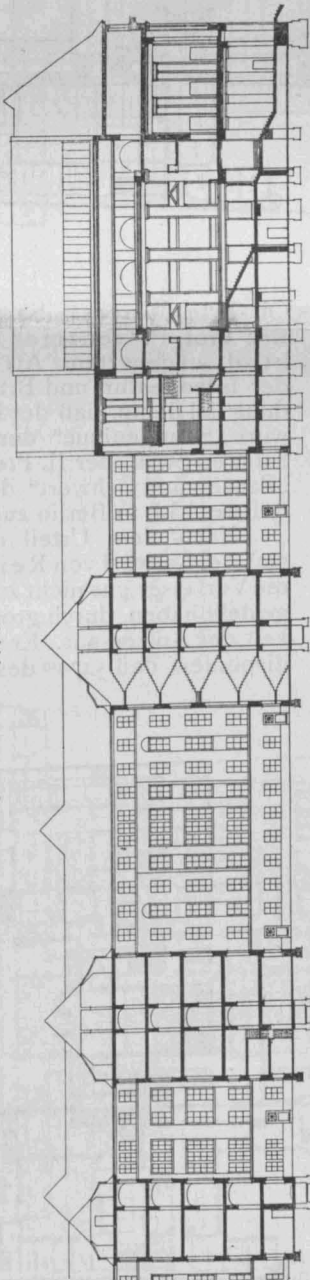
zen nach Möglichkeit an die benachbarten Gärten anzuschließen waren, um einen tunlichst großen Lichtraum für die zu erbauenden Räume zu erlangen. Diesen Wunsch halten wir für bedenklich, da auch in diesem Teil von Berlin mit schnelleren Umwälzungen bei der Bebauung der Nachbargrundstücke zu rechnen ist, als gegenüber der Dauer der geplanten Bauanlage durch die Behörde angenommen wird. Viel eher wäre eine Bestimmung zweckmäßig gewesen, nach welcher Hofanlagen in sich bestehend und ohne Rücksicht auf die Verhältnisse der Nachbar-Grundstücke zu planen waren.

Die Architektur war den Bewerbern überlassen; frei von jedem Luxus sollte sie dem Zweck des Gebäudes und der Würde der in ihm wohnenden Behörden entsprechen. Sparsame Verwendung von Werkstein war zugelassen, sonstauch das Material freigestellt. Die Höfe waren als Putzbau zu behandeln. Das Gebäude sollte an der Königin-Augusta-Straße außer den erforderlichen Durchfahrten besondere Eingänge zu den Diensträumen des Admiralstabes, des Reichs-Marine-Amtes, zur Wohnung des Staatssekretärs und zu den anderen in den Hauptgeschossen gelegenen Wohnungen, dazu in der Mitte einen Haupteingang

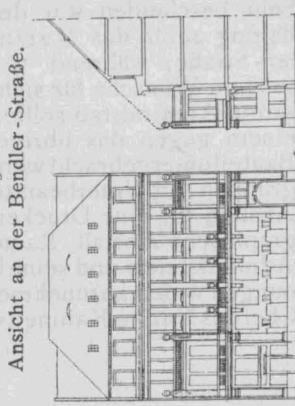
Schnitt J—K. (Grundriß S. 777.)



Schnitt A—B. (Grundriß S. 777.)

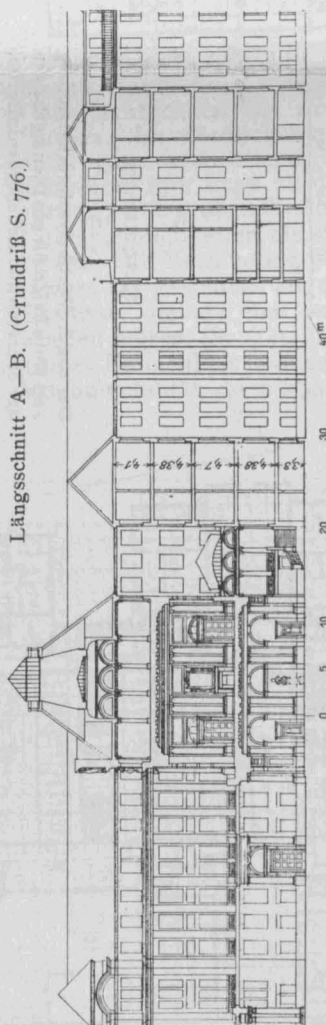


Ansicht an der Bendler-Strasse.



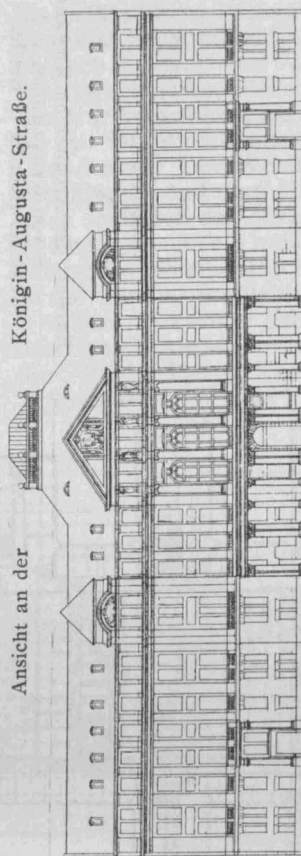
Der engere Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Dienst-Gebäude der obersten Marine-Behörden in Berlin. Entwurf der Hrn. Schmieden & Boethke (II. Preis) und Kayser & von Groszheim in Berlin.

Längsschnitt A—B. (Grundriß S. 776.)



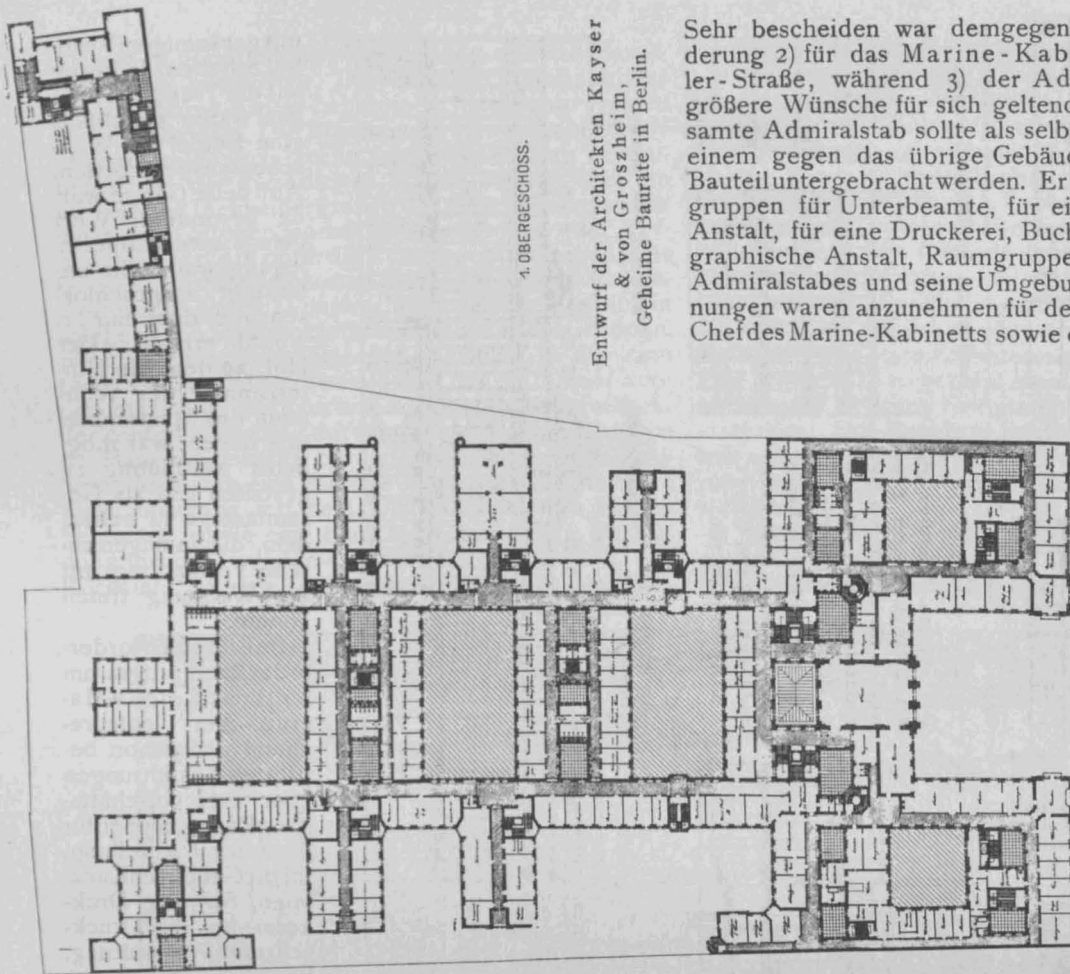
Ansicht an der

Königin-Augusta-Strasse.



mit geräumigem Vestibül erhalten. In bezug auf die Treppen-Anlagen waren gleichfalls eine Reihe von Wünschen ausgesprochen. Auf helle Gänge wurde besonderer Wert gelegt; zweiseitige Belegung war nicht unbedingt ausgeschlossen, aber doch nur im Notfall erlaubt. Der Hof, an dem die Hinterzimmer der Wohnung des Staatssekretärs liegen, war möglichst weiträumig zu gestalten und als Gesamtanlage zu behandeln, die in angemessene Verbindung mit der Wohnung treten konnte.

Im Einzelnen forderte das Raumprogramm für 1) das Reichs-Marine-Amt entsprechend den schon berührten Ausführungen über den Geschäftsgang Raumgruppen für die Zentral-Abteilung, für die Geheimen Kanzleien, für eine Druckerei, für die Druckschriften-Verwaltung, für die Bibliothek, das Archiv, für das Allgemeine Marine-Departement, die Militärische Abteilung, die Abteilung für Justiz und Versorgungs-Angelegenheiten, für Mobilmachungs-Angelegenheiten, für militärische Fragen der Schiffs-Konstruktion und der Waffenausbildung, für die Seetransport-Abteilung, für die Abteilung für Pensions-Angelegenheiten, für die Zentral-Verwaltung für das Schutzgebiet Kiautschou, für eine Reihe von Verwaltungszweigen, für das Werft-Departement, das Konstruktions-Departement, die Abteilungen für Schiffbau, Maschinenbau, Probefahrten, Schiff-Neubauten, Artillerie- und Handfeuerwaffen, für Vermessungen, Seekartenwesen, für das Nautische Departement, eine photographische und eine Lichtpaus-Anstalt, Räume für Modelle, sowie eine Reihe von Raumgruppen für die zugehörigen Registraturen und die verschiedenen Dezerneate.



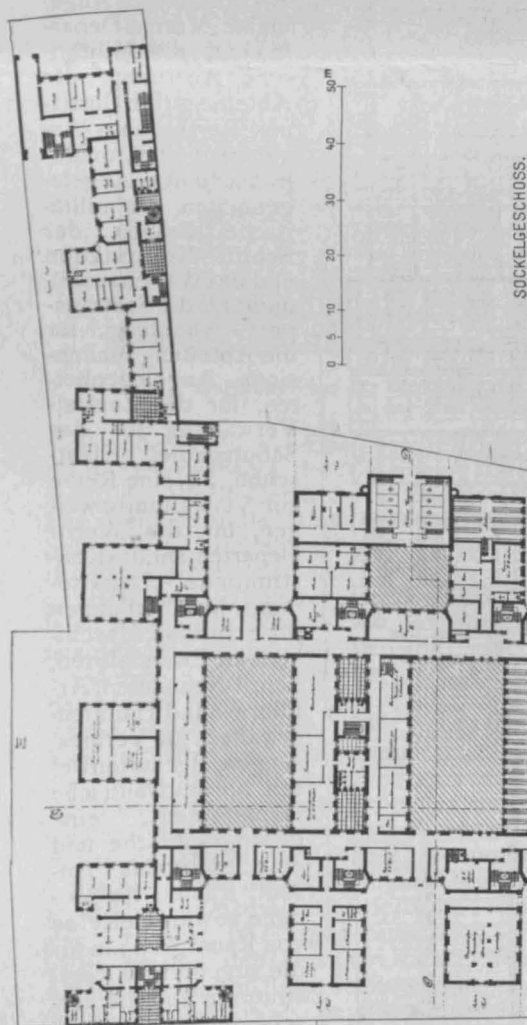
1. OBERGESCHOSS.

Entwurf der Architekten Kayser
& von Groszheim.
Geheime Bauräte in Berlin.

Sehr bescheiden war demgegenüber die Raumforderung 2) für das Marine-Kabinett an der Bendler-Straße, während 3) der Admiralstab wieder größere Wünsche für sich geltend machte. Der gesamte Admiralstab sollte als selbständige Behörde in einem gegen das übrige Gebäude abgeschlossenen Bauteil untergebracht werden. Erbeanspruchte Raumgruppen für Unterbeamte, für eine photographische Anstalt, für eine Druckerei, Buchbinderei und lithographische Anstalt, Raumgruppen für den Chef des Admiralstabes und seine Umgebung usw. Dienstwohnungen waren anzunehmen für den Staatssekretär, den Chef des Marine-Kabinetts sowie eine große Reihe von

Beamten und Unterbeamten.

Aus dieser kurzen Darstellung erhellt, welche schwere und große Aufgabe den Teilnehmern des Wettbewerbes gestellt war und daß an die Lösung der Aufgabe nur Bewerber herantraten konnten, die über reiche Erfahrung in der Bewältigung großer Raummassen verfügen. Zur Beurteilung des Wettbewerbes war ein Preisgericht bestellt, dem neben vier Laien-Mitgliedern die Geh.



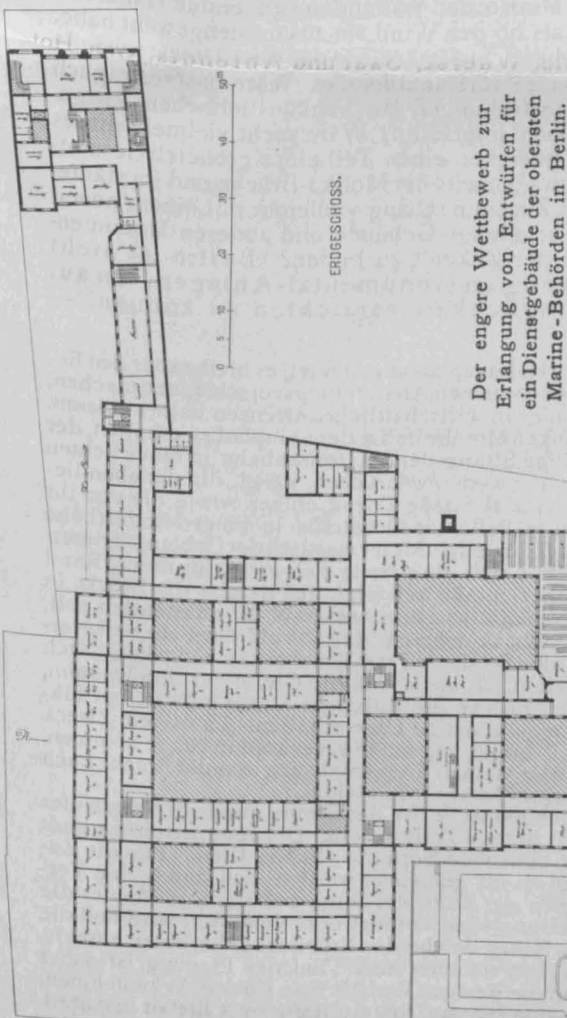
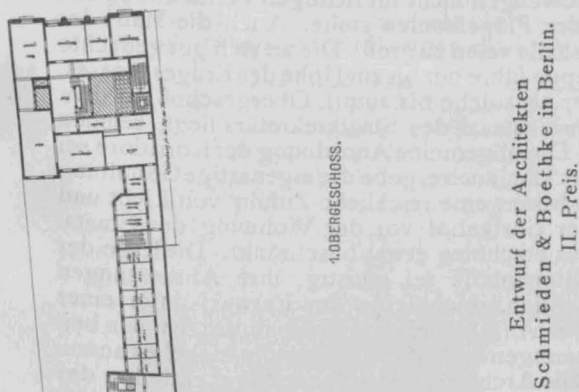
SOCKELGESCHOSS.

Der engere Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Dienstgebäude der obersten Marinebehörden in Berlin.

Ob.-Brte. Wüerst, Saal und Ahrendts, Geh. Hof-Brte. Prof. F. Genzmer und Geh. Brte. Prof. Müßigbrodt angehörten. Als Schriftführer war zugezogen der Intendantur- und Brte. Schubert. Die Entscheidung fiel dahin, daß der I. Preis von 5000 M. dem Entwurf „Suum cuique“ der Architekten Reinhardt & Süssenguth, der II. Preis von 3000 M. dem Entwurf „Panzer und Schwert“ der Architekten Schmieden & Boethke in Berlin zugesprochen wurde.

Nach dem Urteil des Preisgerichtes zeichnet sich der Entwurf von Reinhardt & Süssenguth, den die Verfasser uns nicht zur Wiedergabe zur Verfügung gestellt haben, durch große Klarheit und Durchsichtigkeit der Anlage aus. Er sei mit so großer Sparsamkeit disponiert, daß 547 qm des bebaubaren Raumes für eine

spätere Erweiterung übrig bleiben. Führung und Belichtung der Korridore seien tadellos, die Ausbildung des Vestibüles und Haupt-Treppenhauses von großer Wirkung. Die Höfe gewährleisteten durch ihre Größe und geschickte Benutzung der benachbarten Gärten eine gute Belichtung der Bureau-Räume, selbst wenn die Nachbar-Grundstücke in späterer Zeit einmal



bis an ihre Grenze bebaut würden. Sowohl die Anordnung der Diensträume der einzelnen Gruppen des Hauses als auch die der Dienstwohnung des Staatssekretärs sei sehr zweckmäßig, während in der Wohnung des Chefs des Marine-Kabinetts Manches verbesserungsbedürftig sei. Die Architektur stehe nicht auf der Höhe des Grundrisses. Der Wechsel des Maßstabes zwischen den Flügeln und dem Mittelbau wirke unharmonisch, doch sei durch das Zusammenlegen je zweier Fenster zu einem System ein monumentaler Charakter erreicht. Gut wirke die einheitliche Dachform, gut die Fassade in der Bendler-Straße.

Den an zweiter Stelle ausgezeichneten Entwurf der Hrn. Schmieden & Boethke können wir durch die Güte der Herren Verfasser unseren Lesern in einer Skizze darbieten. Das Preisgericht rühmte an ihm die

übersichtliche und klare Gesamt-Disposition, die eine lobenswerte Sparsamkeit erkennen lasse und 139 qm für künftige Erweiterung erübrige. Vestibül und Haupt-Treppenhaus zeigten eine großzügige, einheitliche Raum-Entwicklung, dem Charakter und der Würde des Gebäudes entsprechend. Gerühmt werden die organische

Angliederung der Hauptkorridore und deren Uebersichtlichkeit bis zu den fernsten Räumen des Hauses. Im nördlichsten Teil sei ihre Belichtung nicht ganz ausreichend. Die Höfe seien weit und lichtreich, ihre Lage zu den Nachbargärten sei sehr günstig. Die großen Wohnungen zeigten zwar manche Unbequemlichkeiten, die sich jedoch leicht beseitigen lassen. Die Verbindung der Wohnung des Staatssekretärs sei geschickt angeordnet und führe zu einer Terrasse, die als eine reizvolle Anlage bezeichnet werden müsse. (S. 774). Die Architektur strebe bei großer Einfachheit in anerkannter Weise nach Monumentalität, doch könne die Verteilung der Massen noch besser abgewogen sein. Die Bendler-Straßenfront zeige größere Einheitlichkeit.

Andem Entwurf „Seeadler“ des Hrn. Geh. Brt. Prof. F. Schwechten bemängelt das Preisgericht, daß die bebaubare Fläche um 160 qm überschritten sei und daß der

Verfasser Räume zum dauernden Aufenthalt von Beamten

im Dachgeschoß untergebracht habe. Der Entwurf zeichne sich aber durch Großartigkeit und künstlerisch schöne Gestaltung des Grundrisses aus. Die große Wandelhalle mit der in einen monumentalen Kuppelraum verlegten Zentraltreppe gehe über das Bedürfnis und die Zweckbestimmung des Gebäudes weit hinaus. Die Baukosten würden sehr hohe und eine Erweiterungsmöglichkeit sei ausgeschlossen. Die Korridorführung sei klar und übersichtlich, die Höfe entsprächen der Großzügigkeit des Entwurfes, doch sei der vollständige Abschluß der Nebenhöfe nach den Nachbargrundstücken durch sehr hohe Eisenfachwerkmauern als großer Nachteil anzusehen. Die Disposition der beiden Dienstwohnungen sei ungünstig, die Lage der Repräsentationsräume zu den Wohn- und Schlafräumen des Staatssekretärs nicht unbedenklich. Die Ansicht trage monumentalen Charakter und sei für ein Staatsgebäude geeignet. Der Entwurferscheine in seinen einzelnen Teilen nicht recht ausgeglichen, der Großzügigkeit der Anlage stünden wesentliche praktische Nachteile gegenüber.

In dem Entwurf „Businesshouse“ der Hrn. Cremer & Wolfenstein vermißte das Preisgericht eine erhebliche Anzahl von Räumen, die verlangt waren. Den an der Königin-Augusta-Straße angeordneten Ehrenhof bezeichnet das Preisgericht als einen guten künstlerischen Gedanken, der zu dem Gelingen der ohnehin sehr geschickten Disposition der Dienstwohnung des Staatssekretärs beitrage. Das Gleiche sei der Anordnung der Wohnung des Kabinettschefs nachzurühmen. Das Hauptvestibül und die Haupttreppe-Anlage des Hauses seien großzügig und wirkungsvoll; die beiden Hauptkorridore schlossen sich gut an, während der Anschluß des östlichen Korridores nicht genügend organisch sei und die Disposition des nördlichen Teiles des Gebäudes die nötige Uebersichtlichkeit vermissen lasse. Auch seien nicht alle Verkehrswege ausreichend belichtet. Die Anlage der Außenhöfe sei zu loben, doch gereiche die große Zahl kleiner Binnenhöfe dem Entwurf nicht zum Vorteil. Der Ehrenhof ergebe für die Front an der Königin-Augusta-Straße ein wirksames Motiv, diese entbehre nicht der Monumentalität, doch seien die Zwischenbauten in den sonst monumentalen Charakter der Architektur nicht entsprechend eingefügt. Dasselbe gelte von der Front an der Bendler-Straße.

Bei dem Entwurf „No. 44“ der Hrn. Kayser & von Groszheim, den wir durch die Güte der Verfasser unseren Lesern gleichfalls darbieten können, fand das Preisgericht, daß der Ehrenhof an der Königin-Augusta-Straße, obwohl an sich schön und wirkungsvoll, in sei-

nen Abmessungen nicht im richtigen Verhältnis zu den Massen der Flügelbauten stehe. Auch die Maße der Eingangshalle seien zu groß. Die an sich gut gedachte Haupttreppe führe nur bis zur Höhe des Erdgeschosses, hätte aber als solche bis zum I. Obergeschoß, in dem der große Festsaal des Staatssekretärs liegt, reichen müssen. Die allgemeine Anordnung der Korridore sei besonders klar, auch ergebe die eigenartige Gestaltung des Grundrisses eine reichliche Zufuhr von Licht und Luft. Der Gartenhof vor der Wohnung des Staatssekretärs erscheine etwas beschränkt. Die Lage der großen Binnenhöfe sei günstig, ihre Abmessungen seien reichlich, doch leide der Entwurf unter einer übergroßen Anzahl kleinerer Binnenhöfe. An den beiden Wohnungen hatte das Preisgericht Manches auszusetzen. Die Architektur der Seitenflügel entbehre der Monumentalität, die am Mittelbau und in der Säulensstellung an der Straße erreicht sei. Die kleine Ost-Fassade entspreche in ihren ruhigen Formen dem vornehmen Charakter der Bendler-Straße.

Soweit der Wettbewerb. Er hat gebracht, was billigerweise von dieser Baustelle mit allen ihren Nachteilen erwartet werden konnte und zu erreichen war. Er hat eine kleine Anzahl von Entwürfen hervorgebracht, die sich durch eine außergewöhnliche Beherrschung von Raummassen auszeichnen. Er hat aber auch die Frage entstehen lassen, ob es erwünscht sei, eine so unzulängliche Baustelle mit einem Monumental-Bauwerk des Reiches zu bebauen und ob ein Bauwerk von diesem Rang, obgleich nur Dienstgebäude, so auf die Seite geschoben werden sollte. Es fehlt in Berlin nicht an Beispielen, die zeigen, wie häufig Voraussicht und großer Sinn in der Anlage und den Beziehungen großer Gebäude zu einander versagt haben. Ein sprechendes Beispiel hierfür ist die Baugruppe Abgeordnetenhaus, Kunstgewerbeschule, Kunstgewerbe-Museum und Völker-Museum in der Prinz-Albrecht- und an der Königgrätzer-Straße. Sie stehen mangels einer über den Ministerien waltenden ordnenden Hand beisammen, als ob der Wind sie zusammengeweht habe. Ein ähnliches Schicksal würde das neue Dienstgebäude für die Marine am Kanal haben. Wäre das verträglich mit den Bestrebungen zur baukünstlerischen Ausgestaltung von Groß-Berlin? Wäre nicht vielmehr dieses Gebäude geeignet, einen Teil einer größeren Gesamt-Anlage etwa jenseits der Moltke-Brücke und im städtebaulichen Zusammenhang vielleicht mit einem neuen Kunst-Ausstellungs-Gebäude und anderen Monumentalbauten der Zukunft zu bilden? Berlin ist nicht reich genug an Monumental-Anlagen, um auf diese Möglichkeit verzichten zu können! —

Wettbewerbe.

Zum Wettbewerb für eine feste Straßenbrücke über die Mosel bei Trier, dessen Frist am 1. März 1911 abläuft (vergl. die kurze Anzeige in No. 86 S. 700), entnehmen wir dem erst jetzt uns zugewandten Programm die nachstehenden näheren Angaben, die wir durch einen Lageplan und ein Bild der betr. Moselstrecke, von Punkt *d* des Lageplanes aufgenommen, erläutern:

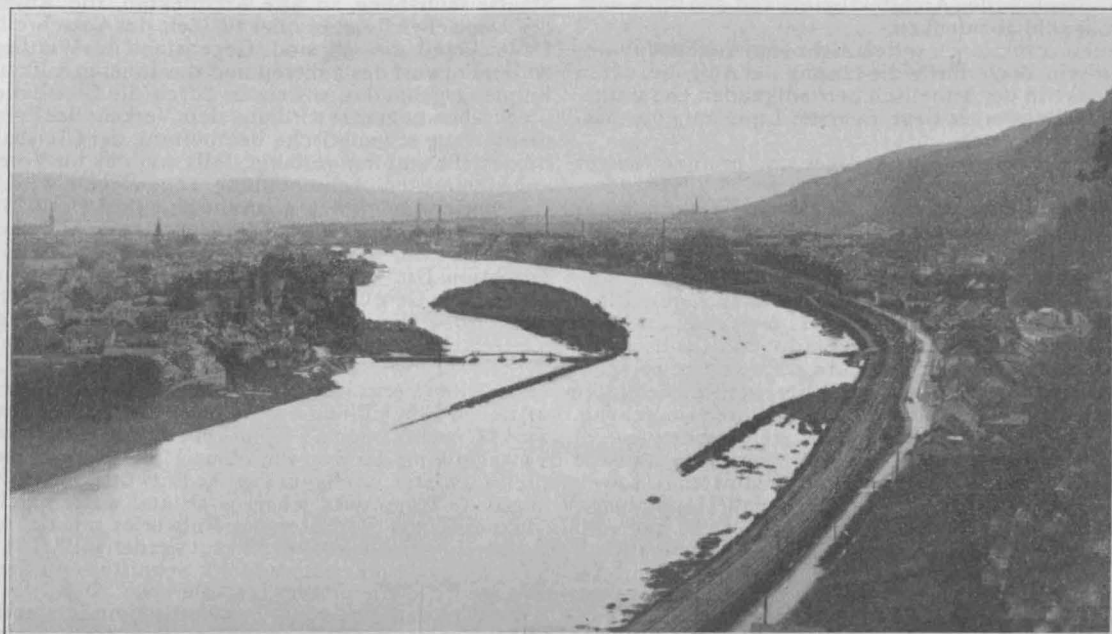
Die auf der rechten Moselseite gelegene Stadt Trier ist mit dem anderen Ufer bis jetzt nur durch eine einzige, in ihren Unterbauten aus der Römerzeit stammende feste Brücke verbunden. Dem namentlich an Sonn- und Feiertagen sehr lebhaften Verkehr zwischen den nördlichen Stadtteilen und den Ausflugspunkten des linken Mosel-Ufers dient bislang nur eine Personen-Fähre. Der nicht unerhebliche Fuhrwerksverkehr, der über die Bitburger-Chaussee nach Trier kommt, muß, wenn er in die Nähe des Bahnhofes oder des Hauptmarktes will, den weiten Umweg über die alte Brücke machen. Anstelle der jetzigen Fähre soll daher eine feste Straßenbrücke erbaut werden, deren ungefähre Trasse in dem Lageplan eingetragen ist. Die Brücke soll dem Fußgänger- und Fuhrwerksverkehr dienen, ferner soll die Aufnahme eines normalspurigen Doppelgleises der Straßenbahn vorgesehen werden zur Einrichtung einer direkten Straßenbahn-Verbindung mit dem Weißhausgelände auf der anderen Seite.

Auf der rechten Moselseite (Stadtseite) ist eine geringe Verschiebung der Trasse zulässig, auch eine geringe Veränderung in der Höhenlage der anschließenden Straßen. Diese spätere Ausbildung der Umgebung der Brücke ist in ei-

nem größeren Lageplan angedeutet, es bleibt aber den Bewerbern unbenommen, Abänderungsvorschläge zu machen, die sich indes in wirtschaftlichen Grenzen halten müssen. Auf der linken Moselseite ist der Leinpfad zu erhalten, der doppelseitige Strang der Staatseisenbahn in einer lichten Höhe von 4,95 m zu überbrücken, desgl. die daneben liegende Provinzial-Straße Trier-Coblenz sowie die von ihr abzweigende Palliener Ortsstraße in einer Mindesthöhe von 4,4 m i. L. Wenige Meter westlich der Coblenz-Trierer-Straße erhebt sich eine steile Felswand, an deren Rand die Bitburger-Straße aufsteigt, auf welche die Brücke in einer Höhenlage von etwa 140,70 N. N. ausmünden soll. Es ist Bedacht zu nehmen, daß sowohl der Fuhrwerksverkehr von der Straße auf die Brücke und umgekehrt sich glatt vollzieht, als auch, daß die Gleise der Straßenbahn, die von der Brücke die Bitburger-Straße aufwärts zu führen sind, eine günstige Lage erhalten. Zu diesem Zweck wird eine Erbreiterung am Brückenkopf in Frage kommen. Für Fußgänger ist ein Treppenabstieg von der Brücke nach der Provinzial-Straße vorzusehen.

An der Baustelle ist der Strom durch die Ausläufer einer Insel in zwei Teile geteilt. Der Hauptstrom verläuft längs der konkaven Seite des linken Ufers. Für die Zukunft muß damit gerechnet werden, daß durch eine Veränderung in der Lage der Insel und des Stromlaufes die jetzige Teilung verschwindet oder verändert wird und die Brücke zwischen den beiden Brückenköpfen einen einheitlichen Verlauf nehmen muß. Bei der Planung ist daher sowohl auf die jetzigen Verhältnisse Rücksicht zu nehmen, wie auch eine spätere Umgestaltung im Auge zu behalten.

Die Baustelle hat eine landschaftlich hervorragend schöne Lage; es ist daher der Hauptwert der Entwurfs- Hierbei wird besonders im Auge zu behalten sein, daß die Landschaft einen nur kleinen Maßstab hat und die Gefahr



Plan der Stadt Trier mit Eintragung der Lage der neuen Brücke.

arbeiten darauf zu legen, daß das Bauwerk sich harmonisch in das gesamte Stadt- und Landschaftsbild einfügt. vermieden werden muß, die intimen Reize dieses Bildes durch Einfügen eines zu großen Maßstabes im Bauwerk zu

26. November 1910.

beeinträchtigen. Aus diesen Rücksichten wird es auch zu vermeiden sein, durch größere geschlossene Bauteile oberhalb der Fahrbahn die Landschaft zu durchschneiden oder durch anspruchsvollen Architekturaufwand den Blick vom Landschaftsbild abzulenken.

Eisenkonstruktionen sollen nicht vom Angebot ausgeschlossen sein, doch dürfte die Lösung der Aufgabe, deren Schwerpunkt in der ästhetisch befriedigenden Gesamtgestaltung des Bauwerkes liegt, in erster Linie auf eine massive Brücke hinweisen.

Verlangt wird ein vollständiger und prüfungsfähiger Entwurf, und zwar:

Lageplan mit Eintragung der für die Umgebung der Brücke zu machenden Vorschläge, desgl. Längsprofil in 1:625; eine Ansicht der Brücke nebst Grundriß in 1:200; die zur Beurteilung der architektonischen Durchbildung erforderlichen Einzelzeichnungen der hauptsächlichsten Teile des Bauwerkes in wenigstens 1:50; zwei Perspektiven der Brücke im Rahmen des Stadt- und Landschaftsbildes von den Standpunkten *c* und *d* aus; (weitere perspektivische Darstellungen der Strompfeiler, der Brückenköpfe im Zusammenhang mit der Bebauung ihrer Umgebung, sowie die etwaige Beifügung einer Vogelperspektive oder von Modellen sind den Bewerbern freigestellt); statische Berechnungen der Haupttragteile des Bauwerkes, soweit sie zur Klarstellung der Konstruktion und Hauptabmessungen erforderlich sind; Erläuterungsbericht zur vollständigen Klarlegung des Entwurfes unter Berücksichtigung der Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauzeit; Arbeitsplan nebst Angabe der Baufristen; ein verbindliches Angebot auf Uebernahme des ganzen Bauwerkes einschl. aller Nebenanlagen und Nebenarbeiten nach Maßgabe der Ausschreibungsbedingungen, an welches der Anbieter bis 1. Oktober 1911 gebunden ist; Proben der für die Architekturteile in Aussicht genommenen Werksteine nebst Angabe der Bezugsquellen.

Die vergüteten und angekauften Entwürfe gehen in das unbeschränkte Eigentum der Stadt Trier über, die sich hinsichtlich der weiteren Entwurfsbearbeitung und der Wahl der ausführenden Firmen freie Wahl vorbehält. Das Recht der Veröffentlichung steht den Verfassern zu.

Aus den technischen Vorschriften ist zu erwähnen, daß das Durchflußprofil bei einem bestimmten H.-W.-Stand mindestens 1250 qm betragen, die Unterkante-Konstruktion von Brückenträgern mindestens 1 m über höchstem Hochwasser von 1784 liegen muß, während gewölbte Brücken zwar mit den Kämpfern untertauchen dürfen, aber noch 3,8 m lichte Höhe im Scheitel über demselben haben müssen. Pfeiler im Hauptstrom (der etwa 100 m Breite hat) sind möglichst zu vermeiden, die lichten Weiten in denselben aber auf alle Fälle auf mindestens 46 m zu bemessen. Nach dem bisherigen Befund sind die Gründungsverhältnisse günstige. Die Brückenbreite ist auf 12 m bemessen, davon 6 m für die Fahrbahn, je 3 m für die Bürgersteige.

Die Berechnung ist mit 500 kg/qm Menschengedränge bzw. unter Zugrundelegung von zwei Lastwagen von je 12 t in ungünstigster Stellung bzw. drei hintereinander gekuppelten Straßenbahnwagen (ein Motor mit 2,5 t größtem Achsdruck, zwei Anhängewagen mit 1,9 t), bzw. mit einer Dampfwalze von 23 t Gewicht durchzuführen. Winddruck wie üblich 150 kg/qm bei belasteter, 250 kg/qm bei unbelasteter Brücke, 80 kg/m wagrechter Druck gegen das Geländer. Die Wahl des Materiales für massive Bauweise ist den Bewerbern überlassen, die zulässige Beanspruchung durch amtliche Prüfungszeugnisse nachzuweisen. Eisenkonstruktionen sind nach Minist.-Erlaß vom 1. Mai 1903, Eisenbetonkonstruktionen nach dem vom 24. Mai 1907 zu berechnen.

In den Rüstungen ist im Stromstrich eine Durchfahrt von 16 m freizuhalten, vom 1. Nov. bis 1. April dürfen Rüstungen nicht im Flußbett stehen. Schwierigkeiten für die Ausführung bieten die im Juni und Juli bei Gewitterregen oft innerhalb 24 Stunden um 2—3 m wachsenden Wasserstände.

Die Ansprüche, die an die Bewerber gestellt werden, sind sehr hohe. Wenn auch nach den Einzelforderungen scheinbar kein ganz durchgearbeiteter Entwurf verlangt wird, so muß ein solcher doch aufgestellt werden, da ja bindende Angebote einzureichen sind. Die Kosten eines massiven oder in Eisenbeton zu errichtenden Bauwerkes von etwa 250 m Länge und 12 m Breite sind mit 4—500 000 M. sicher nicht zu hoch veranschlagt, sodaß nach der Gebühren-Ordnung für Architekten und Ingenieure schon für den Vorentwurf je 6400—7500 M., für einen durchgearbeiteten Entwurf aber 14 000—16 500 M. zu vergüten wären. Die für die „Mühewaltung“ ausgesetzte „Vergütung“ steht also in keinem Verhältnis zu den tatsächlichen Leistungen, wie das leider bei Ingenieur-Wettbewerben gang und gäbe ist. Dazu kommt noch der erschwerende Umstand, daß die Bieter auch noch die lange Zeit von sieben Monaten an ihr Angebot gebunden sind. —

Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Skizzen für das Empfangsgebäude des neuen Hauptbahnhofes in Stuttgart ergeht von der General-Direktion der württembergischen Staatseisenbahnen an alle Architekten, die Angehörige des Deutschen Reiches oder zur Zeit des Ausschreibens in Deutschland ansässig sind. Gegenstand des Wettbewerbes ist der Entwurf des äußeren und des inneren Aufbaues des Empfangsgebäudes, soweit es durch die Gleishallen und die Straßen begrenzt wird und dem Verkehr des Publikums dient. Eine schematische Bearbeitung der Gleishallen ist freigestellt und nur verlangt, falls von der im Vorentwurf angenommenen Achsenteilung abgewichen wird. Dem Preisgericht gehören u. a. an die Hrn. Prof. Herm. Billing in Karlsruhe, Prof. Dr. Theod. Fischer in München, kgl. Baurat Heim, Vorstand der Bauabteilung der General-Direktion Dir. v. Neuffer und Brt. M. Mayer in Stuttgart, sowie Geh. Ob.-Brt. Prof. K. Hofmann in Darmstadt und Prof. F. Klingholz in Hannover. Es gelangen zur Verteilung ein I. Preis von 10 000 M., zwei II. Preise von je 6500 M., sowie zwei III. Preise von je 4000 M. „Dem Ermessen der Verwaltung bleibt überlassen, weitere Entwürfe auf Empfehlung des Preisgerichtes zum Preis von je 1500 M. anzukaufen. — Die Verwaltung behält sich die Entscheidung darüber vor, ob und inwieweit sie einen der preisgekrönten oder angekauften Entwürfe der Ausführung zugrunde legen wird, ebenso, ob und unter welchen Bedingungen der Verfasser des Entwurfes mit der künstlerischen Leitung des Baues betraut werden soll“. Die Hauptzeichnungen sind 1:200 verlangt, Schnitte durch die Wartesäle und die Haupteingangshalle 1:50. Für zwei Schaubilder des ganzen Gebäudes sind bestimmte Standpunkte gegeben. Die Darstellung der Zeichnungen ist freigestellt. Frist: 15. Mai 1911. —

Zu dem Wettbewerb um Entwürfe zu Straßenmasten mit Straßenschildern, den der „Verein für Deutsches Kunstgewerbe“ auf Veranlassung der Direktion der Gartenstadt Frohnau bei Berlin erlassen hat, sind 103 Arbeiten eingegangen. Preise haben erhalten: den I. Preis von 200 M. Hr. Fritz Haymann, den ersten II. Preis von 100 M. Hr. Ernst Stoll, den zweiten II. Preis von 100 M. Hr. Walter Kostka, den dritten II. Preis von 100 M. Hr. Eugen Stolzer. Durch das Preisgericht sind zu je 50 M. angekauft worden Entwürfe von Friedrich Pütz, Albert Wittke und Walter Kostka. Die Urheber aller preisgekrönten und angekauften Entwürfe sind Architekten und in Groß-Berlin wohnhaft. Außerdem hat die Gartenstadt Frohnau die Entwürfe von Alfred Schulze aus Worpswede bei Bremen freihändig zu 50 M. angekauft. —

In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine neue evangelische Kirche in Pankow bei Berlin, den wir S. 500 d. J. ankündigten und der auf die in Berlin und den Vororten ansässigen Architekten beschränkt war, liefen 64 Arbeiten ein. I. Preis: Jürgensen & Bachmann in Charlottenburg; II. Preis: Walt. Köppe und Kurt Starck in Berlin; III. Preis: F. Berger in Schöneberg. Zum Ankauf vorgeschlagen ein Entwurf des Prof. O. Kuhlmann in Charlottenburg. —

Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau eines Gymnasiums in Cannstatt. Ein I. Preis wurde nicht erteilt; drei gleiche Preise von je 1000 M. fielen an die Entwürfe „Heureka“ der Hrn. Emil Bercher und Fritz Köhler, „Harmlos“ des Hrn. Martin Elsässer und „Homer“ der Hrn. Eisenlohr und Pfennig. Ein Preis von 700 M. wurde dem Entwurf „Gymnasium“ der Hrn. H. Wetzels und Heinr. Graser zuerkannt. Der Entwurf „Hic Rhodus“ der Hrn. Oehlkrug und Osk. Schmidt wurde zum Ankauf empfohlen. Sämtliche Preisträger wohnen in Stuttgart. —

In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau einer Oberrealschule in Zehlendorf bei Berlin, auf die in Zehlendorf ansässigen Architekten beschränkt, liefen 53 Arbeiten ein. Das Preisgericht verteilte einen I. Preis von 2500 M. an Hrn. Rich. Tiede; drei II. Preise von je 1500 M. wurden den Hrn. Wilh. Grieme, Hugo Rüter, sowie Bruno Taut in Gemeinschaft mit Franz Hoffmann zuerkannt. Nun wurden aber durch Beschluß der Gemeinde-Vertretung die Hrn. Grieme und Rüter von der Preisverteilung ausgeschlossen, weil sie zur Zeit des Ausschreibens ihren Wohnsitz nicht in Zehlendorf hatten. Es traten an ihre Stelle die Hrn. Paul Sydow und Paul Mebes, letzter in Gemeinschaft mit Hrn. P. Emmerich. —

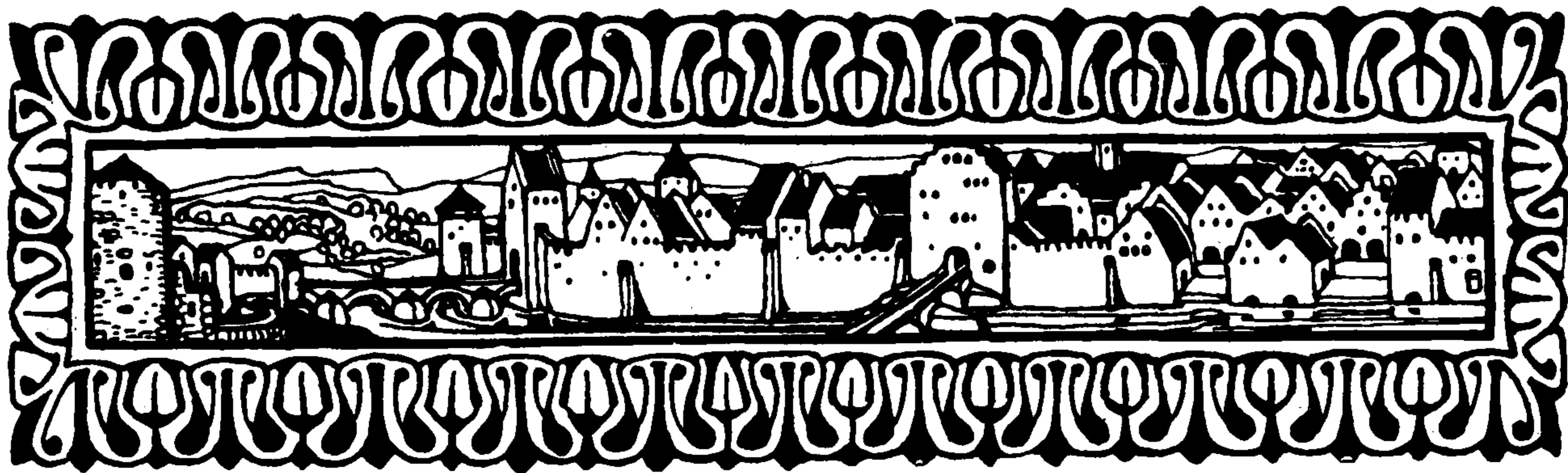
Inhalt: Die Neubauten des Südfriedhofes in Leipzig. (Schluß.) — Vermischtes. — Der engere Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Dienstgebäude der obersten Marinebehörden in Berlin. — Wettbewerbe. —

Hierzu Bildbeilage: Ansicht aus Aarau in der Schweiz.

Verlag der Deutschen Bauzeitung G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



DEUTSCHE STÄDTEBILDER NACH
 ZEICHNUNGEN VON RUDOLF
 HINDERER IN ELBERFELD. *
 FACHWERKHAUS AM MARKT-
 PLATZ IN ESSLINGEN A. N. *
 ≡ DEUTSCHE BAUZEITUNG ≡
 XLIV. JAHRGANG 1910 * NO. 96.



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRGANG. No. 96. BERLIN, 30. NOVEMBER 1910.

Deutsche Städtebilder.

(Nach Zeichnungen von Rud. Hinderer in Elberfeld).

Hierzu die mit No. 95 vorausgeschickte Bildbeilage, die Bildbeilage dieser Nummer, sowie die Abbildungen S. 784 und 785.



Als eines Tages ein berühmter Musiker der jüngsten Vergangenheit gefragt wurde, wie ein junger Künstler in einem Konzert gespielt habe, antwortete er: „Sehr gut, vortrefflich, sie spielen alle gut — schlecht spielt man heute gar nicht mehr“. Wer die Straßen vieler unserer heutigen Städte, soweit sie mit einem entwickelten Wirt-

schaftsleben auch ein Leben in geistigen Idealen verbinden, durchwandert, wird sich oft freuen über den guten allgemeinen Durchschnitt, den die Bauwerke der Straßen in künstlerischer Hinsicht entwickeln und wird zu einem ähnlichen Entschluß kommen, wie der Musiker und anerkennen müssen, daß heute eine große Summe von Talent auf die Gestaltung der Straßengewandungen verwendet wird. Und dennoch haben sie nicht die Anziehungskraft der Straßen und Städtebilder der Vergangenheit. Der Grund liegt in einer übertrieben spekulativen Ausnützung und nicht in letzter Linie in einer Reihe gesetzgeberischer Maßnahmen, die es verhindern, dem Städtebild das Gepräge zu verleihen, das ihm die Anziehungskraft gewährt. Man sollte nun meinen, daß es angesichts der Schwierigkeiten in künstlerischer wie in gesetzgeberischer Hinsicht, Städtebilder vom Zauber der Städtebilder der Vergangenheit zu schaffen, die größte Sorge sein müsse, das, was als ererbter Besitz auf uns überkommen ist, auch zu erhalten. Wie es aber damit aussieht, berichtet uns eine Broschüre, die vor kurzem in Wien erschienen ist. Unter dem Titel „Das Wiener Städtebild“ hat H. Tietze eine Schrift verfaßt, die sich in den Dienst der Erhaltung und des Schutzes der Kunst-Denkmäler Wiens und Niederösterreichs stellt. Nur zwei charakteristische Sätze möchten wir aus dieser Broschüre anführen, die mit wenigen Worten die heutige Sachlage grell beleuchten. Sie lauten: „Die Bilder dieses Heftes zeigen uns eine ganze Stadt, die vor unseren Augen verschwunden ist oder demnächst verschwinden soll; eine Stadt, in die wir reisen würden, wenn sie wo anders läge. . . . Was sich in den letzten Jahren vor uns abspielt, ist nicht mehr die grausame Notwendigkeit eines natürlichen Lebensprozesses, das ist ein Hinschlachten, ein Wüten im eigenen Fleisch“. Wer das alte Wien nicht gekannt hat, wird sich ein anschauliches Bild davon machen können, wenn er sich in das schöne Buch versenkt, das Julius Leisching unter dem Titel: „Aus dem Tagebuche eines alten Wiener“ herausgegeben hat. Das Buch bilden Auszüge aus den vielbändigen Aufzeichnungen eines alten Wiener, der noch das XVIII. Jahrhundert gesehen

und Napoleon in Schönbrunn; der mit Schubert und Beethoven lebte. Er stammt noch aus dem Wien der tiefsten Erniedrigung unter französischer Herrschaft, dem Wien „der Armut und Teuerung und ungebundensten Faschingslust, wo Leben und Sterben, Freud und Leid noch so dicht bei einander stehen, wie die alten Häuser mit ihren geräumigen Höfen und stillen Gärten in den engen, winkligen Straßen. Auf den trotzig Bollwerken, welche die kleine Stadt noch seit den unruhigen Zeiten des Mittelalters mit breiten Basteien wie mit einem Harnisch umgürten, wandeln die genußfrohen Bewohner im leichten griechischen Gewand und blauen Frack“. Auch dieser Herausgeber klagt über das fortwährende Verschwinden der alten Szenerie der Stadt, der alten Bauwerke. „Vertraute Bekannte sind es, die an uns vorbeigehen, viele, die wir, wie es so zu gehen pflegt, täglich an derselben Stelle treffen, ohne sie uns ein einziges Mal recht genau angesehen zu haben, und die wir doch missen, wenn wir sie nach jahrelanger stummer Begegnung eines Tages nicht mehr sehen. Es ist ein großes Sterben unter ihnen. Von den alten Häuserbekannten bleibt jetzt Jahr für Jahr ein anderer aus, indes so mancher in modischer Verkleidung nicht mehr wieder zu erkennen ist.“ Das Buch enthält eine Reihe der schönsten Abbildungen aus dem alten Wien, Städtebilder, an dem der „Alte Wiener“ ohne weitere Bemerkung vorbeigegangen ist, weil sie zur alltäglichen Erscheinung gehören, keineswegs, weil ihm etwa der Sinn dafür fehlt. Denn mit Interesse verzeichnet er die Verschönerung, die eine Stelle dadurch erhalten habe, daß die Plakate nicht mehr regellos aufgeklebt, sondern mit einer Rahme umgeben werden. Von der Ueberbrückung der Wien, der Einfassung und Umgrünung ihrer Ufer verspricht er sich eine „vorzügliche Verschönerung“. Auch daß die Vorstädte daran gehen, ihre Straßen zu pflastern, findet seinen Beifall. Nicht ohne Interesse wird man den Satz lesen: „Eine ganz besondere Wohltat aber für die Bewohner der Vorstädte ist der Regierungsbefehl, daß alle Straßen und Gassen der Vorstädte, welche nicht schon beleuchtet sind, mit Laternen versehen werden müssen, die mit Ausnahme mondheiler Nächte abends, wie es dunkelt, beleuchtet werden müssen“. Die ganze Anspruchslosigkeit jener Zeit beleuchtet der kurze Satz: „Von der Gasbeleuchtung ist man wieder abgekommen“.

Was Wien vor hundert Jahren, das bieten uns heute im gleichen Sinne eine Reihe von Städtchen dar, die etwas abseits vom großen Verkehr liegen und infolgedessen in der Lage waren, sich ihre alte Schönheit bis auf diesen Tag zu erhalten. Ein flotter

Darsteller, Rudolf Hinderer in Elberfeld, hat auf seinen Wanderungen Einiges von dem gesammelt, das in kleinen Städten namentlich des südlichen Schwaben noch in altem Zauber vorhanden ist. Was er aus Wangen, einem kleinen Städtchen im württembergischen Allgäu, zum Donaukreis gehörend, was er ferner aus Isny aus der gleichen Gegend mit der Feder festhielt, gehört zum Bezauberndsten deutscher Kleinstadtkultur, das wir besitzen. Aus dem Klosterhof von Blaubeuren in der Rauhen Alb zeichnete er einen köstlichen malerischen Winkel mit altem Fachwerk, das gerade die Baukunst in Württemberg zu so vollendeter Ausbildung gebracht hat. Eines der schönsten Beispiele hierfür ist das Fachwerkhaus am Marktplatz in Eßlingen, das unsere Bildbeilage wiedergibt. Aber auch sonst in deutschen und deutsch sprechenden Landen ist Hinderer mit spähendem Auge gewandert. Aus Aarau in der Schweiz stammt die schöne Federzeichnung unserer Bildbeilage zu No. 95. Ein Straßenschild aus Montjoie am Hohen Venn, im Regierungsbezirk Aachen, zeigt eines jener schlichten Häuser, bei welchen bei aller sonstigen Barheit an architektonischen Bereicherungen der Hauseingang durch ornamentale Bildungen in besonderer Weise ausgezeichnet ist.

In allen diesen Ansichten steckt viel deutscher Idealismus, viel deutschen Nationalempfindens. Wir fühlen ihren geistigen Inhalt, an dem der alte Wiener, von dem wir vorhin sprachen, vorübergegangen wäre, ohne zu einer besonderen Empfindung angeregt zu werden, weil es die Umwelt war, die ihn täglich und stündlich umgab — wir empfinden ihren Inhalt um so mehr, je mehr wir zu dem Zustand übergegangen sind, den Berthold Auerbach in seinen „Tausend Gedanken des Collaborators“ mit den Worten bezeichnet: „Wir sind aus der Unmittelbarkeit des Naturlebens heraus, zurück können wir nicht, darum vorwärts“. Auch in dieser realistischen Auffassung der Dinge liegt Idealismus und nicht Unrecht hat unser Collaborator, wenn er meint, die sogenannten Realisten, die nicht Materialisten sind, „glauben und wissen die Schönheit, Güte, Größe, Tugend in der wirklichen Welt; sie kennen und halten sie“. Bei allem Realismus des Wirtschaftslebens unserer Tage hat dieser Idealismus zu dem geführt, was wir die Heimatschutzbewegung nennen. Ihr seien die hier dargestellten Städtebilder und viele andere empfohlen, soweit sie überhaupt noch den tiefgreifenden Umgestaltungen durch das Wirtschaftsleben der Gegenwart entronnen sind. —

—H.—

Vom Stand der Berliner Verkehrsfragen.

Der Magistrat der Stadt Berlin hat der Stadtverordneten-Versammlung in Erledigung eines Beschlusses derselben vom 21. April d. J. vor einigen Tagen eine Vorlage zur Kenntnis zugehen lassen, die sich über die Beziehungen der Stadtgemeinde zur großen Berliner Straßenbahn, den Stand der Verhandlungen über die Begründung eines Verkehrsverbandes und die Schnellbahn-Projekte verbreitet. Die Versammlung wird zu dieser Denkschrift demnächst Stellung nehmen. Die Hauptpunkte sind auch von allgemeinem Interesse, sodaß diese hier mitgeteilt werden sollen.

Was zunächst die Begründung eines Verkehrsverbandes mit den zu Groß-Berlin gehörigen Vorort-Gemeinden betrifft, so ist das auf Grund langwieriger Verhandlungen mit den Vertretern der Vorortgemeinden vereinbarte Statut eines solchen Verbandes zwar Ende 1907 bzw. Frühjahr 1908 von der Stadtgemeinde (Magistrat und Stadtverordnete) Berlin angenommen, es sind dann aber auf Wunsch einiger Gemeinden nochmals Abänderungen vereinbart worden und es sollen das veränderte Statut nunmehr zuerst die Vorortgemeinden annehmen. Das ist bisher erst in Steglitz, Wittenau und Mariendorf geschehen, während in Charlottenburg, Schöneberg, Rixdorf wenigstens die Magistrate, in 22 Gemeinden des Kreises Nieder-Barnim die Gemeindevorsteher bisher die Satzungen angenommen haben. Also auch in dieser wichtigen Frage wird ein gemeinsames Vorgehen wohl noch länger auf sich warten lassen.

In dem Abschnitt, welcher die Beziehungen der Stadtgemeinde zur Großen Berliner Straßenbahn betrifft, werden zwei verschiedene Fragen behandelt. Die erste betrifft die Tunnelprojekte der Gesellschaft in der Potsdamer- und Leipziger-Straße, in der Straße Unter den Linden und der Charlottenburger-Chaussee und die damit verknüpfte Frage einer Konzessionsverlängerung um 90 Jahre und einer gleichzeitigen Tarifierhöhung, um der Gesellschaft für die für die Tunnel-Ausführung usw. aufzuwendenden Mittel von 88 Mill. M. eine entsprechende Entschädigung zu gewähren. Ueber die technische Seite dieses Planes haben wir Jahrg. 1908 Seite 110 u. ff. bereits eingehend berichtet, sodaß darauf verwiesen werden kann. Aus der Denkschrift entnehmen wir, daß in dem von der Gesellschaft am 17. Juni 1908 beantragten Ergänzungsverfahren, gegen welches die Stadt-Gemeinde begründeten Einspruch erhob, bisher noch keinerlei Entscheidung ergangen ist. In einem unter dem 4. November d. J. an den Minister der öffentlichen Arbeiten gerichteten Schreiben des Magistrates gibt dieser der Hoffnung Ausdruck, daß dieses Ergänzungsverfahren durch eine Verständigung mit der Großen Berliner Straßenbahn-Gesellschaft seine Erledigung finden werde. In der Denkschrift sind eingehendere Mitteilungen gemacht über Versuche einer solchen Verständigung, bei welcher verschiedene Möglichkeiten: Ankauf der Aktien, Vertragsverlängerung und Ankauf des ganzen Unternehmens mit Verpachtung an die Gesellschaft unverbindlich durch Vertreter beider Parteien erörtert wurden. Auch die Frage der Tarif-Erhöhen und der Schadloshaltung der Gesellschaft für Mitbenutzung ihrer Gleise auf kurze Strecken durch

andere Unternehmungen, sowie der Schadenersatz-Ansprüche gegen die Stadtgemeinde wegen des Betriebes eigener Bahnlinien wird in der Denkschrift näher erörtert. Auf die Sache selbst kann hier jedoch nicht eingegangen werden, es sei nur erwähnt, daß die Stadtgemeinde wegen der noch bestehenden Unklarheiten die Ausführung der geplanten städtischen Südlinien bisher nicht in Angriff genommen hat. Jedenfalls aber scheint doch Hoffnung vorhanden, daß der unerquickliche und für die Förderung der Verkehrsfragen höchst nachteilige Streit doch schließlich noch beigelegt werden kann.

Die zweite mit den Tunnelprojekten der Großen Berliner Straßenbahn im Zusammenhang stehende Frage ist die der von Stadtbtr. Krause gemachten Gegenvorschläge, die als „Entwurf für die Herstellung neuer Verkehrswege zur Entlastung stark belasteter Straßen und Plätze in Berlin“ im Jahre 1908 erschienen. Auch diese Pläne sind bei uns Jahrg. 1908 S. 193 u. ff. bereits eingehend besprochen worden. Die hauptsächlichsten Vorschläge für zu ergreifende Maßnahmen zur Behebung der bestehenden Uebelstände im Verkehrswesen bestanden bekanntlich in: Straßendurchbruch in der Verlängerung der Voß-Straße, desgl. der Froben-Straße; Brücke im Zuge der Köthener-Straße über den Landwehr-Kanal und Verbreiterung des Schöneberger-Ufers; Straßentunnel unter dem Potsdamer Außen-Bahnhof; Straßendurchbruch im Zuge der Linden-Straße zum Spittelmarkt; Anlage eines Quertunnels unter dem Platz vor dem Brandenburger-Tor; desgl. unter dem Opernplatz; Bau einer Untergrundbahn Nord—Süd; desgl. einer solchen Moabit—Rixdorf.

Ueber die beiden Schnellbahnen wird am Schluß im Zusammenhang mit den anderen Schnellbahnplänen berichtet. Von den sämtlichen Verkehrsanlagen ist bisher nur die Brücke im Zuge der Köthener-Straße nebst Straßenanschlüssen fertig gestellt. Zu den übrigen Krause'schen Plänen haben bisher nur der Magistrat und die Verkehrsdeputation Stellung genommen. Letztere beschloß am 8. Okt. 1908, die Zustimmung der Gemeindebehörden einzuholen zur Uebernahme der Verpflichtung, sowohl die Tunnelanlagen vor dem Brandenburger-Tor und am Opernhause, als auch die Straßendurchbruchspläne auszuführen, wenn eine angemessene Verzinsung und Amortisation durch die Straßenbahn-Gesellschaft gewährleistet werde. Der Magistrat stimmte dem Tunnelprojekt zu, lehnte den Straßendurchbruch von der Voß- nach der Viktoria-Straße aber nach eingehenden Beratungen ab und wiederholte diese Ablehnung mehrmals, zuletzt noch in allerletzter Zeit, da die Verkehrsdeputation an diesem Plan festhält. Ebenso hat der Minister der öffentlichen Arbeiten durch wiederholte an den Magistrat gerichtete Schreiben erklärt, daß er diesen Durchbruch für den wichtigsten Teil der Krause'schen Pläne für eine Verkehrsverbesserung ansehe und daß es bei seiner Ablehnung nötig sein werde, auf die Frage der Untertunnelung der Potsdamer- und Leipziger-Straße zurückzukommen, daß auch das Ergänzungsverfahren der Großen Berliner Straßenbahn-Gesellschaft weiter zu verfolgen sei, falls die Stadtgemeinde nicht selbst die Ausführung dieser Tunnel bestimmt in Aussicht stelle.

Die Gründe, die der Magistrat in einem an den Mi-

nister der öffentlichen Arbeiten gerichteten Schreiben vom 4. November 1910 gegen den Durchbruch der Voß-Straße geltend machte, sind verkehrstechnischer, wirtschaftlicher und ästhetischer Natur. In erster Hinsicht wird geltend gemacht, daß durch diesen Durchbruch zwar die Potsdamer- und die Leipziger-Straße von Straßenbahnen entlastet werden, daß aber dadurch wieder neue Verkehrshemmungen und Gefahren an der Kanonier-, Mauer- und Tauben-Straße, am Zieten-Platz und der Mohren-Straße, ferner an der Königgrätzer- und Voß-Straße, vor allem auch in der Bellevue-Straße und an der Potsdamer-Brücke geschaffen würden. Diese Hemmungen würden bei der großen Nähe des neuen Verkehrsweges am Potsdamer-Platz auch auf diesen und die angrenzenden Straßen wieder zurückwirken (die Begründung wird in der Denkschrift noch im Einzelnen ausgeführt).

Außerdem werde, wenn der verlängerten Voß- und Viktoria-Straße ein Straßenbahn-Verkehr von 13 Linien mit stündlich 120 Zügen zugewiesen werde unter gleichzeitiger Entlastung der Leipziger-Straße, der Automobil-Verkehr und der übrige Fuhrwerksverkehr, der jetzt die Leipziger-Straße meide, sich dieser wieder mehr zuwenden. Die wünschenswerte Trennung des Verkehrs, die sich jetzt schon ausgebildet habe, würde dadurch wieder beseitigt. Im übrigen habe sich gezeigt, daß durch die polizeiliche Regelung des Verkehrs, wie sie jetzt auf dem Potsdamer-Platz und in der Leipziger- und Potsdamer-Straße eingeführt sei, sich eine wesentliche Verkehrs-entlastung ergeben habe und daß sich der Lastverkehr noch weiter regeln lasse. Durch den Bau der Köthener-Brücke, die beabsichtigte Untertunnelung des Potsdamer-Außen-Bahnhofes, durch die bereits vom Magistrat durch Festsetzung von Baufluchten eingeleiteten Durchbrüche und Verbreiterungen werde es außerdem möglich, eine ganze Reihe von Straßenbahnen aus der Potsdamer- und Leipziger-Straße zu entfernen. Schließlich sei auf die entlastende Wirkung der Schnellbahnen hinzuweisen.

In ästhetischer Beziehung wird geltend gemacht, daß der Straßendurchbruch der Voß-Straße einen schönen und vornehmen Stadtteil Berlins zerstören, die Grundstücke sehr ungünstig durchschneiden und den schönen Uebergang, den jetzt die Bellevue-Straße zum Tiergarten vermittele, vernichten würde.

In wirtschaftlicher Beziehung wird auf die außerordentlichen Kosten aufmerksam gemacht, die das Unternehmen verursachen würde. Sie waren schon nach der Krause-schen Denkschrift auf 9,7 Millionen M. veranschlagt, würden sich aber nach dem Preise, den z. B. der Fiskus für das Grundstück des Wilhelms-Gymnasiums forderte, noch erheblich höher stellen. Der Magistrat könne es daher nicht verantworten, Millionen für die Ausführung eines als nicht zweckmäßig erkannten Planes auszugeben, zumal nach der ausdrücklichen Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten die Untertunnelung der Leipziger-Straße auch nach Ausführung dieses Durchbruches nur auf gewisse Zeit zurückgestellt sei. Zum Schluß weist der Magistrat noch darauf hin, daß der Wettbewerb Groß-Berlin zum Teil beachtliche Vorschläge hinsichtlich der Herstellung großer neuer Straßenzüge gezeitigt habe, die einer eingehenden Prüfung zu unterziehen seien.

Hierin liegt unseres Erachtens der springende Punkt der ganzen Frage. Der Wettbewerb Groß-Berlin hat in überzeugender Weise gezeigt, daß der Verkehrsmiserie nicht mit kleinen Mitteln — ein solches würde der Voß-Straßen-Durchbruch trotz hoher Kosten bleiben — beizukommen ist, daß eine solche vielmehr vor allem abhängt von einer Umgestaltung der Bahnanlagen, die sich jetzt mit Kopfbahnhöfen weit in das Stadttinnere hineinschieben und den Verkehr in ungesunder Weise einschnüren und unterbinden. Man sollte die Millionen, die jetzt von den bei der Ausgestaltung des Verkehrswesens beteiligten Faktoren in Einzelunternehmungen immer wieder verzettelt werden müssen, zunächst zusammenlegen, um das Uebel an der Wurzel zu fassen, eine wirklich großzügige Verbesserung der Verkehrsanlagen durchzuführen, die gleichzeitig Gelegenheit geben würde, wie das auch der Wettbewerb gezeigt hat, das Stadtbild im ästhetischen Sinne umzugestalten. Leider ist die Hoffnung auf ein solches Vorgehen in absehbarer Zeit nach dem Tempo, in welchem die Verkehrsfragen bisher in Berlin sich entwickelt haben, nicht allzu groß. Selbstverständlich können dem großen Plan zu Liebe, dessen Verwirklichung selbst bei allseitigem besten Willen erst nach Jahren in Angriff genommen werden könnte, nicht alle anderen Verbesserungen ver-tag-t werden. Es sollten aber nur solche in Angriff genommen werden, die neben dem Gesamtplan unbedingt erforderlich sind.

Die Denkschrift macht auch einige Mitteilungen von Interesse über den Stand der Schnellbahnpläne, in

welchem seit unserem ausführlichen Bericht im November v. J. *) einige Aenderungen und Fortschritte zu verzeichnen sind. Wir verweisen zum Vergleich auf den Uebersichtsplan der bisher erörterten Schnellbahnlinien, Jahrg. 1909, S. 639. Es werden die städtischen Projekte, diejenigen der Hochbahn-Gesellschaft, der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft und schließlich der Schwebe-bahn-Gesellschaft besprochen.

Von den städtischen Plänen ist die Nordsüd-Linie Müller-Straße—Kreuzberg bereits durch Beschluß der Stadtverordneten-Versammlung vom 21. Dezember 1905 genehmigt. Der damalige Plan sah vom Bellealliance-Platz bis zur Spree eine Führung durch die Linden- und Mark-grafen-Straße, über den Gensdarmen-Markt sowie durch die Charlotten- und Prinz-Louis-Ferdinand-Straße vor und erst jenseits der Spree die Benutzung der Friedrich-Straße selbst, weil man in deren verkehrsreichsten Teilen vor allem die starke Beeinträchtigung des Verkehrs während des Baues und die höheren Baukosten scheute. Man kam aber später auf die Führung in der Friedrich-Straße selbst als die für die Verkehrsentwicklung günstigste zurück und fand hierfür schon im Frühjahr 1908 die grundsätzliche Zustimmung des Polizei-Präsidenten. Verhandlungen mit dem Kriegsminister über Führung der Schnellbahn jenseits der Stadtbahn durch das Gelände der ehemaligen Kaiser-Wilhelm-Akademie zerschlugen sich und so ist nun die Führung der Linie auch in diesem Teil in der Achse der Straße und damit eine Unterfahung der Spree im Zuge der Weidendammer-Brücke beabsichtigt. Zugunsten der Stadt wurde die Frage gelöst, wer an der Kreuzung der Friedrich-Straße mit der Leipziger-Straße den Vorrang erhalten sollte, die städt. Untergrundbahn oder der im Zuge der Leipziger-Straße geplante Tunnel der Großen Berliner Straßenbahn-Gesellschaft. Der städt. Tunnel wird die obere Lage erhalten, was namentlich für die Zugänglichkeit der dort anzulegenden wichtigen Haltestelle erwünscht war.

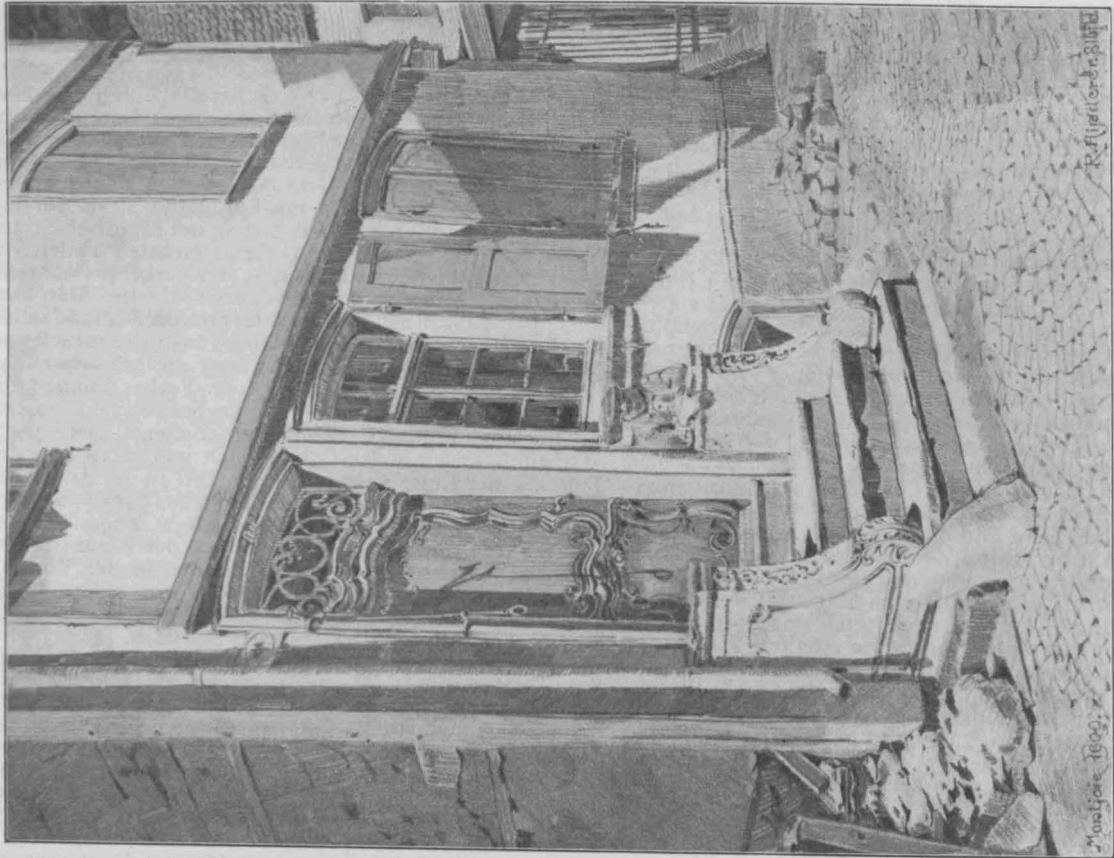
Nicht zu einem bestimmten Ergebnis haben bisher die Verhandlungen über die Fortführung der Bahn nach Süden geführt. Hier hat wohl vor allem auch die Frage des Tempelhofer Feldes lähmend auf die Verhandlungen eingewirkt. Der Magistrat will daher der Stadtverordneten-Versammlung in allernächster Zeit eine Vorlage wegen Ausführung der Bahn mit dem vorläufigen Endpunkt am Bellealliance-Platz machen. Vielleicht hat bei dieser Entscheidung jedoch auch die Absicht mitgesprochen, einstweilen für diese Linie keine Nachforderungen zu stellen, vielmehr mit den bewilligten Mitteln auszukommen, die für normale Verhältnisse schon zu knapp, bei den zweifellos vorhandenen Schwierigkeiten für die ganze Linie unzureichend werden müssen. Wichtig ist vor allem, daß die Stadt Berlin nach jahrelangen Verhandlungen, Aenderungen und Zögerungen zunächst wenigstens einen Teil ihrer Schnellbahnlinien verwirklicht. Die Fortsetzung der Linie nach dem Süd-Westen oder -Osten folgt später als selbstverständliche Notwendigkeit.

Bezüglich der Untergrundbahnlinie Moabit—Rixdorf, an deren Linienführung gegenüber dem ursprünglichen städtischen Plan wesentliche Aenderungen nicht zu verzeichnen sind, berichtet die Denkschrift, daß der Minister der öffentlichen Arbeiten durch Bescheid vom 19. Februar 1910 erklärt habe, dem Genehmigungsverfahren für diese Linie könne zurzeit weiterer Fortgang nicht gegeben werden. Der städtische Plan sehe eine Unterfahung des Opern-Platzes in der Richtung Königs-Wache—Oberwall-Straße vor, der König lehne aber jede Unterfahung des Platzes ab, „solange nicht in der Frage des Opernhaus-Neubaues endgültige Entschlüsse getroffen seien“. Nachdem das alte Opernhaus eben erst eine so durchgreifende Umgestaltung erfahren hat, scheint es uns nicht gerade, als ob diese Frage in nächster Zeit eine endgültige Lösung finden werde. Ist es an sich auch bedauerlich, daß durch solche Fragen lokaler Natur die Lösung großer Verkehrsfragen auf längere Zeit aufgehalten werden kann, so gibt in diesem Fall der Aufschub vielleicht Gelegenheit, den ganzen Plan unter Berücksichtigung der in dem Wettbewerb Groß-Berlin aufgetauchten neuen Ideen einer eingehenden Nachprüfung zu unterziehen.

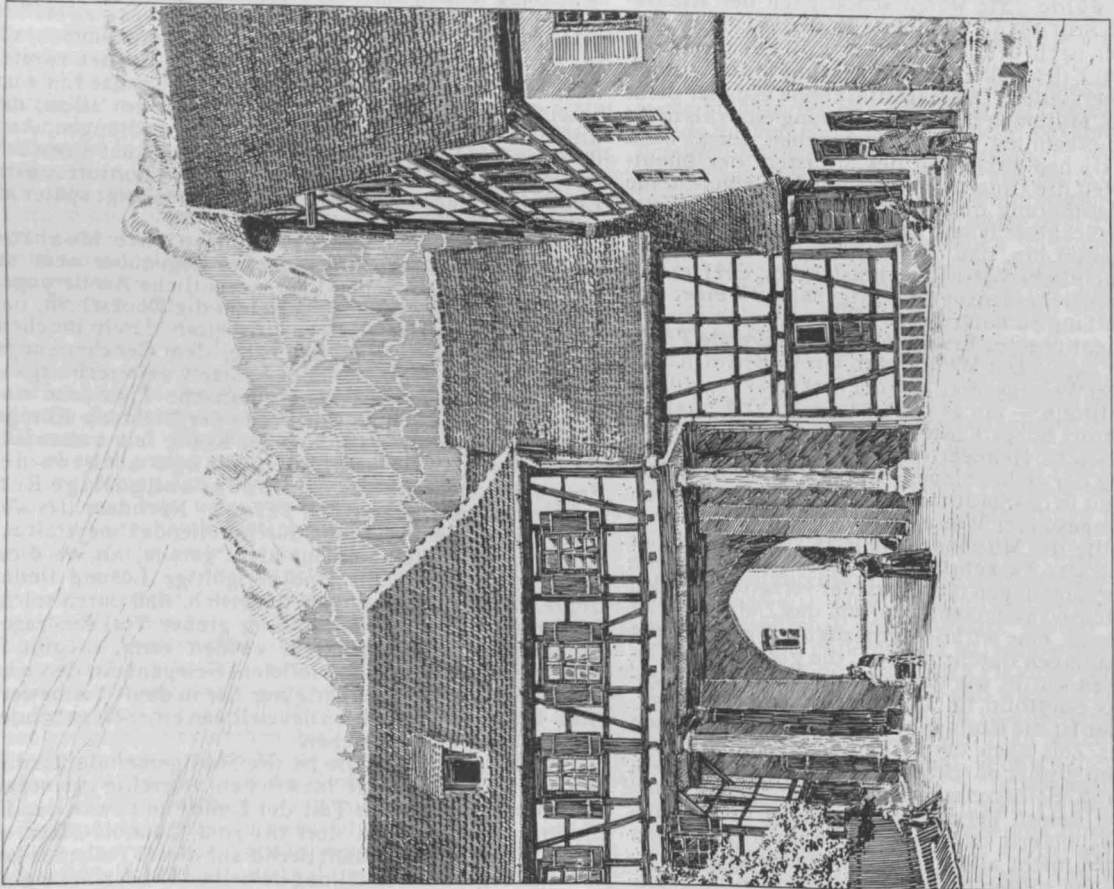
Nach der Denkschrift ist die Stadtgemeinde Rixdorf beim Berliner Magistrat inzwischen vorstellig geworden, doch wenigstens einen Teil der Linie, und zwar den für Rixdorf wichtigen von dort bis zum Dönhoff-Platz, zu bauen, oder, falls die Stadt Berlin auf dieses Teilstück keinen Wert lege, die Herstellung desselben Rixdorf auf eigene Kosten zu überlassen. „Es wird beabsichtigt, diese Vor-

*) Der gegenwärtige Stand der Berliner Schnellverkehrsfragen, Jahrg. 1909, S. 610 ff.

schläge zu prüfen und durch weitere Verhandlungen zu-
nächst eine Klärung dieser Frage herbeizuführen“.
Ueber die Pläne der Hochbahn-Gesellschaft be-
kanntlich sind nach Beilegung des Streites zwischen den
wegen Anschluß ihrer geplanten bzw. in Ausführung
begriffenen Schnellbahnlinien interessierten Gemeinden



Straßenbild
aus Montjoie am Hohen Venn (Regierungsbezirk Aachen).
Nach Zeichnungen von Rudolf Hinderer in Elberfeld.

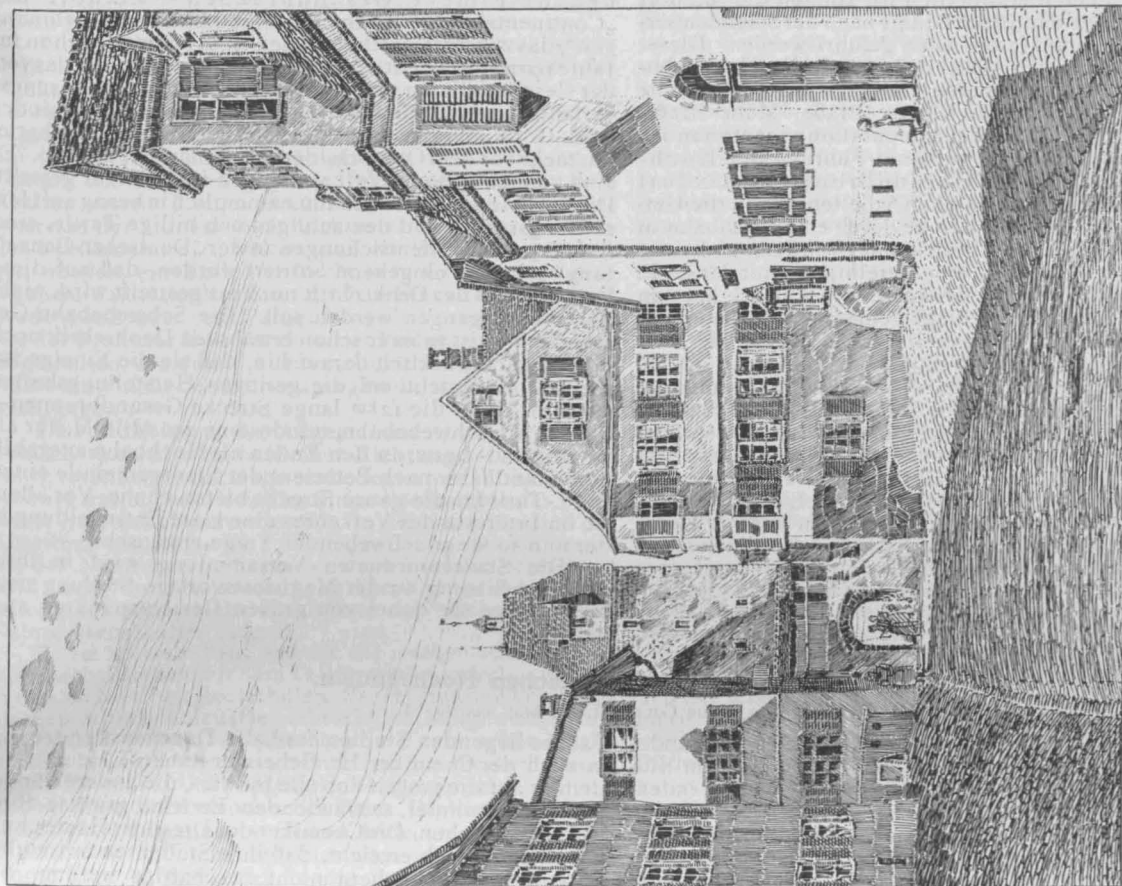


Klosterhof in Blaubeuren,
württembergische Oberamtsstadt in der Rauhen Alb (Donaukreis).
Deutsche Städtebilder. Nach Zeichnungen von Rudolf Hinderer in Elberfeld.

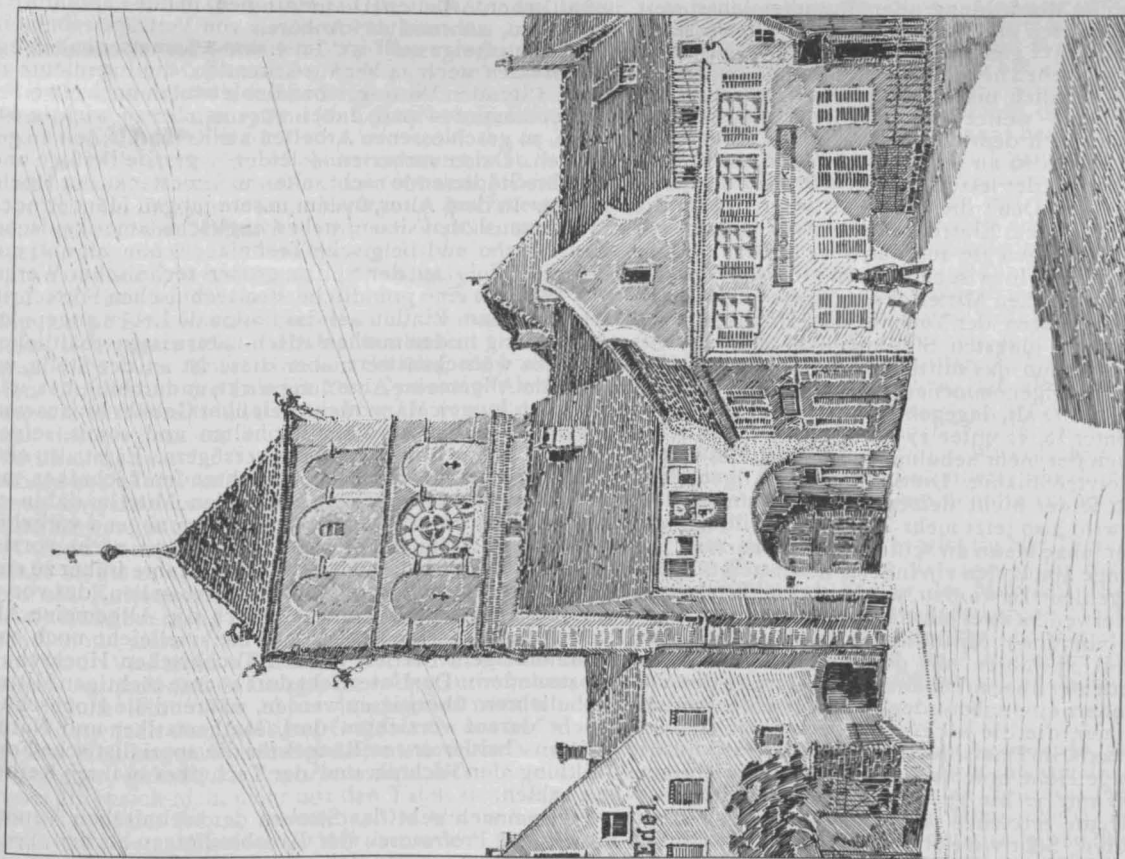
richtet die Denkschrift, daß die Verhandlungen über die
sog. Auflösung des Gleisdreieckes noch nicht zum
Abschluß eines bestimmten Vertrages geführt haben. Be-
Schöneberg, Wilmersdorf und Charlottenburg die Pläne der-
art festgestellt, daß das Gleisdreieck ganz beseitigt und
die Ostlinie über die zum Potsdamer-Platz verlaufende

Linie hoch hinweg geführt wird. Jenseits der Dennewitz-Straße wird der Häuserblock zwischen der Steglitzer- und Kurfürsten-Straße durchbrochen und kurz vor der Pots-

Wittenberg-Platz, um sich hinter demselben in die nach dem Kurfürstendamm einlaufende Charlottenburger und die auf Wilmersdorfer Gebiet führende Linie zu verzweigen.



Straßenbild
aus Isny im württembergischen Allgäu (Donaukreis).
Nach Zeichnungen von Rudolf Hinderer in Elberfeld.



Straßenbild
aus Wangen im württembergischen Allgäu (Donaukreis).
Deutsche Städtebilder.

damer-Straße mündet dann die inzwischen unter die Straßenhöhe herabgestiegene Schnellbahn in die Kurfürsten-Straße ein, die sie bis zum Nollendorf-Platz verfolgt. Dort legt sie sich parallel neben die alte Stammlinie bis zum

Eine Abänderung hat die im Bau begriffene Linie Spittelmarkt—Alexander-Platz—Schönhauser-Allee dadurch erfahren, daß die geplante Linie durch die Frankfurter-Allee, die in der Station Alexander-Platz sich stumpf

anschließen sollte, nunmehr in den Bahnhof Kloster-Straße derart eingeführt werden soll, daß ein unmittelbarer Zug-Übergang zwischen den beiden Linien möglich ist. Da in den Außenbezirken keinesfalls ein Zweiminutenverkehr wie im Stadtinneren erforderlich ist, können die von dort kommenden Züge dann nach Bedarf nach der Schönhauser- oder nach der Frankfurter-Allee geführt werden. Dieser Plan, der bereits am 7. April d. J. durch die Hochbahn-Gesellschaft vorgelegt wurde, bedingt einige bauliche Änderungen an der Strecke Kloster-Straße – Münz-Straße, in deren Prüfung die Verkehrsdeputation eingetreten ist.

Die von der A. E.-G. geplante Führung der Hoch- und Untergrundbahn Gesundbrunnen – Rixdorf ist vom Minister der öffentlichen Arbeiten, soweit die Umfahrung der Melanchthon-Kirche durch eine Hochbahn in Frage kam, im April d. J. beanstandet worden, und es ist von dort angeregt worden, eine Vereinigung mit der städt. Linie Moabit – Rixdorf zu erwägen. Die A. E.-G. hat nun Ende Juni d. J. zwei Vorschläge gemacht, von denen der erste dahin geht, die Hochbahnlinie vom Luisen-Ufer über Kottbuser-Ufer und Grimm-Straße in die Urban-Straße zu führen, der andere dahin, eine Vereinigung mit der städtischen Linie Moabit – Rixdorf vom Dönhoff-Platz ab herbeizuführen. Die Verkehrsdeputation hat diesen letzteren Plan, über den die Denkschrift keine näheren Angaben macht, am 1. Nov. d. J. abgelehnt, „weil er eine sehr ungünstige Abänderung der städtischen Linie bedinge“. Auch Petersen übt an diesem Gedanken in einer Denkschrift der Schwebebahngesellschaft, die schon im Sommer dem Magistrat, vor kurzem auch den Stadtverordneten vorgelegt wurde, eine sehr abfällige Kritik. Es ist aber doch wohl kaum anzunehmen, daß mit dem Vorschlag ein Übergang von Zügen beider Richtungen aus dem ver-

kehrsreichen Stadtinneren in den verkehrsärmeren Außenbezirk auf eine Linie gemeint war, eine Anordnung, die allerdings dem tatsächlichen Bedürfnis widersprechen würde.

Schließlich erfährt man noch Einiges von dem Schwebebahn-Projekt Gesundbrunnen – Rixdorf der „Continentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen“, das von der Gesellschaft der Stadt erstmalig schon im Jahre 1902 eingereicht worden ist. Darnach soll über das von der Gesellschaft am 24. Sept. 1909 eingeleitete Ergänzungsverfahren, das mit Rücksicht auf die Verhandlungen mit der A. E.-G. für dieselbe Linie einstweilen noch geruht hatte, nunmehr vor dem Oberpräsidenten verhandelt werden. Es sind kommissarische Verhandlungen in Aussicht gestellt. Die Vorteile der Schwebebahn, namentlich in bezug auf Herstellungskosten und demzufolge auch billige Tarife, sind in früheren Veröffentlichungen in der „Deutschen Bauzeitung“ schon so eingehend erörtert worden, daß auf diese Frage, die in der Denkschrift nur kurz gestreift wird, nicht näher eingegangen werden soll. Die Schwebebahn-Gesellschaft weist in ihrer schon erwähnten Denkschrift noch einmal nachdrücklich darauf hin, daß sie die Einzige ist, die mit Rücksicht auf die geringen Herstellungskosten (40 Mill. M. für die 12 km lange Strecke Gesundbrunnen – Moabit als Schwebebahn, mindestens 100 Mill. M. für als Untergrund- bzw. an den Enden als Hochbahn ausgebildete Standbahn nach Petersen) der Stadtgemeinde einen 10 Pf.-Tarif für die ganze Strecke bieten könne. Vor allem ist im Interesse des Verkehrs eine klare Entscheidung in der nun so lange schwebenden Frage erwünscht. —

Die Stadtverordneten-Versammlung wird in ihrer nächsten Sitzung zu der Magistratsvorlage Stellung nehmen. Möge sie dabei von großen Gesichtspunkten ausgehen. —

Zur Organisation der Technischen Hochschulen.

Von Cornelius Gurlitt. (Schluß aus No. 94).

Die Allgemeine Abteilung in Dresden ist gegründet und aufgebaut worden, als das Polytechnikum Studierende von geringerer Vorbildung aufnahm, indem beispielsweise die zur Aufnahme berechtigten Realschulen damals einen Lehrplan von nur sieben Klassen hatten. Die Allgemeine Abteilung sollte nach der Studienordnung von 1871 allgemein bildende Fächer für Solche vortragen, die sich noch für keine der vier Fachabteilungen entschieden haben. Sie sollte die Bildung aller Studierenden soweit als möglich ergänzen und den allgemeinen Wissensstand der Studierenden auf gleiche Höhe mit jenen der Universitäts-Studenten heben helfen. Und sie tat dies, indem sie einzelne — namentlich mathematisch-naturwissenschaftliche Disziplinen — weiter führte als die Gymnasien und Realgymnasien nach dem damaligen Stande ihres Lehrplanes. Sie stand also an jener Stelle in der Ausbildung des Technikers, an der jetzt die beiden Primen der Realgymnasien stehen. Denn die untere Altersgrenze für die Studierenden bei ihrem Eintritt in das Polytechnikum war 1865 auf das zurückgelegte 16. Jahr, 1871 auf das 17. Jahr festgestellt worden. Inzwischen haben sich die Verhältnisse in den sächsischen Mittelschulen sowie auch in den Aufnahmebedingungen der Technischen Hochschule so geändert, daß die jüngsten Studierenden beim Eintritt 18 $\frac{1}{4}$ Jahr zählen und das mittlere Alter 20 Jahr ist. Von den Ostern 1871 aufgenommenen 58 Studierenden waren nur 11 über 19 Jahre alt, dagegen 47 unter 19 Jahre, 27, also die Hälfte, unter 18, 12 unter 17 Jahre alt. Diesem Alter entsprach auch der mehr schulmäßige Betrieb des Unterrichtes am Polytechnikum. Die Stellung der Allgemeinen Abteilung ist leider nicht dementsprechend umgebildet worden. Es wird also jetzt mehr Zeit für Vorbildung verlangt, ehe der junge Mann an sein Fach herankommt. Das heißt: der junge Mann, den ein innerer Beruf treibt, Architekt oder Ingenieur zu werden, wird auf der Mittelschule 20 Jahre alt, verwendet zwei Jahre zumeist für vorbereitende Studien, ein Jahr für den Militärdienst, kann also im besten Falle erst mit 23 Jahren mit dem Fachstudium beginnen. Das bedeutet aber nicht eine Verbesserung der Verhältnisse, sondern eine außerordentliche Verschlechterung.

Die Männer, die die sächsische Technik in Wissenschaft und Praxis, im Staatsdienst wie in der Privatindustrie auf ihre jetzige Höhe brachten, konnten bei vierjährigem Fachstudium mit 22 bis 23 Jahren ihre Studienzeit abschließen. Heute erreichen ihre Nachfolger dies erst mit 25 bis 26 Jahren. Sehr viele empfinden das lange Hinhalten, ehe sie ihren Wunsch auf Fachbildung erreichen, als schwere Last, erlahmen im Eifer, verlieren die Fähigkeit, sich später in das so lange fremd gebliebene Fach wirklich einzuleben. Es ist eben ein verhängnisvoller Irrtum, zu glauben, man vertiefe die fachliche Ausbildung eines Technikers, indem man ihn möglichst lange an außerhalb des

Faches liegenden Studien festhält. Dagegen wendet sich ja auch der Chemiker Hr. Geheimer Rat Prof. Hempel, indem er auf die großen Vorteile hinwies, die andere Länder aus einer minder zeitraubenden Erziehungsweise ihrer Techniker ziehen. Die Chemiker der Dresdner Hochschule haben denn auch erreicht, daß ihre Studenten mit vorbereitenden Fremdfächern nicht beschäftigt werden. Sie konnten dadurch die 7. und 8. Semester zu größeren wissenschaftlichen Arbeiten (Dissertationen) in den Laboratorien verwerten, während das Anhören von Vorträgen ihnen in dieser Zeit freigestellt ist. Im 7. und 8. Semester haben die Architekten noch 14 bzw. 16 Stunden, die Ingenieure 18 bzw. 8 Stunden Vortrag, wozu bei letzteren noch ein 9. Semester kommt — und dabei wäre es ebenso wichtig für diese, zu geschlossenen Arbeiten am Reißbrett Zeit zu gewinnen. Daher verharren — leider — gerade fleißige und begabte Studierende nicht selten 10 Semester an der Hochschule. In dem Alter, in dem unsere jungen Männer noch in Examensnöten sitzen, stehen englische, amerikanische, französische und belgische Techniker schon oft und mit bestem Erfolg an der Spitze großer technischer Werke.

Wohl ist eine gründliche, den technischen Fortschritten und ihrem Einfluß auf das nationale Leben angepaßte Ausbildung in den mathematisch-naturwissenschaftlichen Fächern wünschenswert; aber diese ist an der Stelle, wo jetzt die Allgemeine Abteilung wirkt, undurchführbar, will man den jungen Mann nicht weit über Gebühr hinaus vom eigentlichen Fachstudium fernhalten und somit seinen Austritt in das Leben unmäßig verzögern. Es ist also eine Pflicht der an den Hochschulen lehrenden Techniker, mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln dahin zu wirken, daß die Mittelschulen ihnen genügend vorgebildete junge Männer zuführen, wenn diese nicht vorziehen, ihre Abiturienten überhaupt zwei Jahre früher zu entlassen, also den Zustand wieder herzustellen, der vor 30 Jahren erfolgreich bestand: nämlich die Allgemeine Abteilung als geschlossene Vorschule, vielleicht noch mit schulmäßigem Betrieb von der Technischen Hochschule abzusondern. Der Unterricht dort könnte tüchtigen Mittelschullehrern überwiesen werden, während die Hochschule nicht darauf verzichten darf, Mathematiker und Naturwissenschaftler ersten Ranges für die spezialistische Fortbildung der Technik und der Techniker in ihren Reihen zu zählen.

Demnach geht das Streben der technischen Vereine sowie der Professoren der Bauabteilungen an den Technischen Hochschulen dahin, daß den Mathematikern und Naturwissenschaftlern an diesen Hochschulen infolge der seit drei Jahrzehnten stark veränderten Sachlage eine grundsätzlich andere Aufgabe gestellt werde: sie dürfen nicht mehr die Vorbereiter für den technischen Teil des Unterrichtes sein, dürfen nicht in eine Mittelstellung zwi-

schen Gymnasium oder Realgymnasium einerseits und Fachstudium andererseits gebracht werden, sondern sie müssen einen oberen Abschluß für spezialistische Ausbildung in allen Fachabteilungen bilden und vor allem damit beauftragt werden, selbständig wirkend das Mittelschulwesen mit technischem Geiste zu durchdringen.

Ein in diesem Sinne veränderter Lehrauftrag würde freilich einer Anzahl verdienter Professoren persönliche Nachteile und Beeinträchtigung ihres Einflusses auf die Lehrergebnisse bringen. Es werden Kompensationen in angemessener Form geboten werden müssen, nicht bloß um jene Herren zu entschädigen, sondern auch, um in Zukunft die Tätigkeit an einer Technischen Hochschule Kräften ersten Ranges erwünscht zu machen. Aber das Interesse der Studenten ist doch in erster Linie entscheidend. Niemand wird wollen, daß die Studenten gezwungen werden, ein Kolleg zu hören, ein Examen durchzumachen, damit der Professor größere Einnahme habe. Der Student soll nicht verpflichtet sein, die Vorträge zu hören, die der Professor liest, sondern der Professor soll die Vorträge halten, die dem Studenten nützlich sind. Die Lehrstühle sind nicht des Lehrens wegen da, sondern des Lernens wegen!

Den Professoren der Allgemeinen Abteilung mathematisch-naturwissenschaftlicher Richtung sollte bei der völlig veränderten Sachlage ein bedeutsames Wirkungsfeld eröffnet werden, und zwar im Sinne des Statutes des Dresdener Polytechnikums von 1865, in dem ausdrücklich die Abteilung als solche für zukünftige Lehrer der Mathematik, der Naturwissenschaften und der Technik bezeichnet wird; oder der Studienordnung von 1871, in der die Abteilung als eine solche für Lehrer der Mathematik und Naturwissenschaften aufgeführt wird.

Es ist zu erstreben, daß für die mathematisch-naturwissenschaftlichen, wie zum Teil für die technischen Fächer in den sächsischen Realschulen, Realgymnasien und technischen Mittelschulen (Gewerbeschulen, Baugewerbeschulen, Techniken usw.) Absolventen der Technischen Hochschule als Lehrer bevorzugt und daß die mathematisch-naturwissenschaftliche Sektion der Allgemeinen Abteilung solchen ihrer Studierenden die Titel „Diplom-Ingenieur“ und „Doktor-Ingenieur“ verleihen dürfe, die an dieser ihre Examina bestanden haben. Dies wäre freilich an die Bedingung zu knüpfen, daß in die Studienpläne und das Examensregulativ einige technische Fächer, deren Wahl dem Examinanden freigestellt werden könnte, mit aufgenommen würden, um damit zu verhindern, daß die zukünftig an der Allgemeinen Abteilung erzogenen Mittelschullehrer für Mathematik und Naturwissenschaften zu abstrakt ausgebildet werden. Diesem Wunsch geben die jetzt bestehenden Lehrpläne für Lehrer keinen Raum, was durchaus zu bedauern ist.

Die technischen Mittelschulen unterstehen in Sachsen nicht dem Kultusministerium, sondern dem Ministerium des Inneren. Ich kenne keine Verfügung, geschweige denn eine gesetzliche Maßnahme, die die Verhältnisse dieser Institute zu der Hochschule etwa in der Weise regeln, wie dies zwischen Universität und humanistischem Gymnasium der Fall ist, wo ein Institut für das andere, verbunden durch eine gemeinsame Oberbehörde, das Kultusministerium, sich gegenseitig in die Hand arbeiten. Das Gymnasium liefert der Universität die Schüler, die Universität dem Gymnasium die Lehrer! Das Gymnasium lehrt das, was die Universität braucht, und die Universität lehrt das, was das Gymnasium braucht. Eine ähnliche organische Verbindung zwischen Technischer Hochschule und Mittelschule besteht leider nicht. Sie bedürfte einer Verständigung zwischen zwei Ministerien und das ist leider stets eine schwere Sache.

Eine Mittelschule war früher in wesentlich höherem Maße als sie es heute ist, in kleineren und mittleren Städten ein Kulturzentrum. Das hat seinen Grund zum Teil in einem Niedergang der Mittelschulen, die aus Gelehrtenschulen nur allzu oft zu Anstalten für Lehrbeamte geworden sind. Viel tiefer liegt aber der Grund, daß das deutsche Volk sich den Bildungselementen entfremdete, die die Schule lehrt. Vor einem Jahrhundert dürstete der Gebildete nach dem geistigen Gut, das Cicero und Horaz boten. Jetzt ist gerade dem Gebildeten, dem Kenner, diese Kost eher verhaßt, als erstrebenswert. Der „Idealismus“ beschäftigt sich nicht mehr mit den Taten des Cäsar, des Brutus oder des Fabius cunctator. Der klassisch-philologisch gebildete Mittelschullehrer hat seinen Mitbürgern in ihrem Bildungsstreben wenig zu bieten, wenn er nicht nebenbei andere Dinge betreibt. Es wäre aber höchst wünschenswert, wenn der Mittelschullehrer Dinge theoretisch wüßte, die seine praktisch tätigen Mitbürger zu lernen bestrebt sind, wenn er einen vertieften Einblick in das Denken unserer technisch-naturwissenschaftlich und

künstlerisch gerichteten Zeitgewönne. Und dieses besteht zumal in einem industriellen Lande wie Sachsen darin, daß das theoretische Wissen in nutzbringendes, für die Gesamtheit segensreiches Handeln umgesetzt wird. Vom Mittelschullehrer für Realschulen sollte daher eine gewisse Zugehörigkeit zur Technik geradezu gefordert werden. Es ist das Recht der Verleihung des Titels als Diplom-Ingenieur und Doktor-Ingenieur auch für die Allgemeine Abteilung zu erstreben, damit der Unterricht an den Mittelschulen durch diesen immer mehr eine wirksame Vorbereitung für die Technische Hochschule, zugleich aber auch für das Leben innerhalb von Technik und Gewerbe werde.

Dem Wunsche der technischen Fachvereine nach einer besseren Ausbildung der jungen Architekten und Ingenieure hat die Technische Hochschule zu Dresden nach besten Kräften nachzukommen versucht. Man hat in den Bauabteilungen innerhalb der gegebenen Grenzen alles getan was möglich ist, um die jungen Männer produktivem technischen Schaffen so entschieden als möglich zuzuführen. Man hat in dem gesetzlich nun einmal feststehenden Rahmen die Prüfungen so eingerichtet, daß die eigentlich technischen Fächer, das Entwerfen und Projektieren, den entscheidenden Ausschlag geben; man hat Seminare eingerichtet, um die Fragen der Staatswirtschaft, der verschiedenen Bauwissenschaften behandeln zu lehren, man hat das Institut der Doktorpromotionen dazu ausgenützt, um sie über das Brotstudium hinaus zur Lösung schwieriger Fragen theoretischer Art anzuhalten; man hat Gelder gesammelt, um die jungen Leute während dieser Fortbildungszeit unterstützen zu können. Einige Mitglieder der Allgemeinen Abteilung haben mitgeholfen, solche spezialistische Arbeiten zur Reife zu bringen. Aber überall seufzt der Lehrbetrieb in den technischen Fächern unter der Ueberlastung mit Stoff, unter den zu großen Anforderungen in den Prüfungen, unter der Schulmeisteransicht, daß der Mensch nichts wissen könne, was ihm nicht systematisch gelehrt worden sei: und daher unter der Unmasse vorbereitender Fächer, in denen eine „abgeschlossene Bildung“ erstrebt wird, das heißt in dem der Lehrer sein Pensum restlos vortragen will.

Das Ziel der Architekten und Ingenieure hinsichtlich ihres Nachwuchses muß also zunächst auf die zweckmäßige Organisation der deutschen Mittelschulen gerichtet sein. Es muß dahin gewirkt werden, daß die Realgymnasien und Realschulen ihren Abiturienten eine zum Eintritt in das Fachstudium geeignete Vorbildung geben, ebenso wie dies die humanistischen Gymnasien für die Universitätsfächer tun. Dies wird von vielen Realgymnasien schon heute geboten. In Württemberg befreit das Abgangszeugnis von diesen vorbereitenden Studien an der Hochschule. An der Hochbauabteilung der Charlottenburger Hochschule sind diese überhaupt beseitigt worden. Absolventen der humanistischen Gymnasien müßten eben — wie Realgymnasiasten an manchen Fakultäten der Universitäten — in Sonderkursen das Fehlende nachholen.

Weiter muß auch die große Verschiedenartigkeit des Lehrgebietes in den „Fachabteilungen“ der Hochschulen organisatorisch zum Ausdruck kommen. Das fordert eine Umgestaltung der „Abteilungen“ in Fakultäten in der Art, daß der Unterricht in diesen lediglich von Angehörigen der Fakultät nicht in abstrakter, sondern in einer für das Fach besonders auszugestaltenden Form erteilt wird.

Weiter ist zu erstreben, daß alle den Abschluß des Studiums bildenden Fächer in der Art ausgebildet werden, daß für die Prüfungen Wahlfächer eingerichtet werden, unter die auch abstrakte Wissenschaften einzubeziehen sind, daß also bei besonderer Begabung für ein Spezialgebiet ein junger Mann sich diesem besonders zu widmen vermag.

Vor allem aber ist es wichtig, der Technischen Hochschule die Ausbildung der Lehrer für die realistischen und technischen Fächer der Mittelschulen, der realistischen sowohl wie der technischen, zu überweisen. Diese hätte dann an der Allgemeinen Abteilung mit der Maßnahme zu erfolgen, daß die Absolventen auch in technische Disziplinen einzuführen und in technischen Wahlfächern zu prüfen sind.

Zur sachgemäßen Durchführung dieser Angelegenheiten bedarf es aber auch einer beratenden, den Vertretern der Technik zugänglichen Behörde, die die Aufgabe hat, die Technischen Hochschulen (Forstakademie, Bergakademie) und die technischen Mittelschulen zu einer sachdienlichen inneren Verbindung zu führen und den Zusammenhang zwischen der praktischen Technik, der abstrakten Theorie und dem technischen Unterricht zu sichern.

Bei dem heutigen Lehrbetrieb werden die Techniker zu alt. Mit 26, 27 Jahren treten sie als „gelehrte Hühner“ ins Leben, meist den aus niederen Schulen Hervorgegangenen, nun schon eine Reihe von Jahren in die Technik

Eingeführten an praktischer Erfahrung weit nachstehend. Die Staatsbauämter wie die Privatpraxis klagen laut über die geringe Verwendbarkeit der „Diplom-Ingenieure“. Der Staat verwendet seine „Regierungsbauführer“ leider nur zu oft zu untergeordneten Arbeiten. Denn noch ist ihre Kraft, trotz der kostspieligen Ausbildung, billiger als die der aus Baugewerkschulen hervorgegangenen Techniker. Mit 28 bis 30 Jahren machen sie ihr zweites Examen. Nun erst, nach abermaliger theoretischer Arbeit und Prüfung, beginnen sie zu verdienen, längst verdrossen und beklemmt durch die Abhängigkeit vom Vater oder vom Stipendiumverleiher, in der sie ihre Mittellosigkeit erhielt; nun erst können sie an die Gründung eines eigenen Hausstandes denken, diesen mächtigen Ansporn für ernstes Erfassen des Lebens.

Wieviel geniale Kraft hat unser schematischer Lehrbetrieb nicht schon gebrochen! Die Jahre, in denen der junge Mann in kühnem Wagen seine Lebenshoffnungen weit hinausträgt, um, wenn auch unter Entbehrungen, ein hohes Ziel zu erreichen, sind vorüber. Denn nun heißt es für eine Familie sorgen, die den Wech-

selfällen des Lebens nicht ausgesetzt werden darf. Nun heißt's endlich unterschlüpfen in eine sichere Staatsstelle und in ihr ausharren, so wenig sie den Wünschen und Talenten entspricht. Es werden somit für die Vorgesetzten bequeme Beamte erzogen: Leute, die sich hüten, durch Hervorkehren eigener Ansichten in den Ruf der Widersetzlichkeit zu kommen, fleißige Bureauismen, deren Lebensmut geknickt und deren Schaffenskraft erlahmt ist.

Hunderte junge Männer haben mich im Laufe meiner akademischen Lehrtätigkeit besucht und sich beklagt über die Nöte, die ihnen der allzu korrekt befolgte Studienplan bereitet hat. Das Gymnasium hatte einst sechs Klassen, von Sexta bis Prima; die Hochschule forderte drei Jahre. Heute hat das Gymnasium neun Klassen, die Hochschule fordert mindestens vier Jahre, der Militärdienst kommt hinzu. Man fragt sich wohl, wo der freudige Lebensmut vergangener Zeiten hingekommen ist! Er blieb an den Schulbänken hängen! Wann wird man erkennen, daß wichtiger als pedantische Ausbildung die Sparsamkeit an Jugend und Kraft des deutschen Volkes ist?! —

Vermischtes.

Auszeichnung. Unserer Mitteilung in No. 94 haben wir noch hinzuzufügen, daß auch der Direktor des kgl. Materialprüfungsamtes Gr.-Lichterfelde, Hr. Geh. Ob.-Reg.-Rat Prof. Dr.-Ing. Martens, durch das kais. Institut der Wasser- und Wegebau-Ingenieure in St. Petersburg zum Ehrenmitglied ernannt worden ist. —

Organisation und Erfolge der Bauberatungsstellen als Mittel zur Hebung der Bauweise in Stadt und Land werden durch die Zentralstelle für Volkswohlfahrt am 6. Dez., vormittags 9 Uhr, im Landeshaus der Provinz Brandenburg, Berlin W. 10, Matthäikirch-Straße 20/21, zur Erörterung gestellt. Es ist folgende Tagesordnung vorgesehen: 1. Notwendigkeit von Bauberatungsstellen und deren Aufgaben. Hr. Dr.-Ing. H. Hecker, Leiter der Technischen Abteilung des Rheinischen Vereins für Kleinwohnungswesen. 2. Organisation der Bauberatung in Stadt und Land. Hr. Landrat Dr. Reumont, Erkelenz. —

Fünfzigjähriges Geschäftsjubiläum der Firma Kessel & Röhl. Am 1. Dez. d. J. können die bekannten Granitwerke von Kessel & Röhl zu Berlin, Link-Straße 15, auf eine 50jährige Geschäftstätigkeit zurückblicken. Die Firma gehört zu den ersten, welche sich mit dem Schleifen und Polieren von Hartgesteinen befaßte. Bereits 1864 wurde maschineller Schleifereibetrieb in Berlin eingerichtet, der später infolge der günstigeren Frachtverhältnisse nach Wolgast verlegt ist. Die Firma besitzt umfangreiche Steinbruchbetriebe in Schweden; aus ihren Werkstätten sind eine große Zahl der in Deutschland zur Aufstellung gelangten Denkmäler hervorgegangen, z. B. die Säulenhalle zum Siegesdenkmal in Berlin, der Unterbau des Kaiser-Wilhelm-Denkmales, des Bismarck- sowie Luther-Denkmales daselbst, die Kaiser-Wilhelm-Denkmäler zu Hamburg, Cöln, Magdeburg, Potsdam, das Washington-Denkmal in Philadelphia und viele andere. Auf der Berliner Gewerbe-Ausstellung 1896 erhielt die Firma die große goldene Staats-Medaille. —

Anschluß von Gasfeuerungen an Schornsteinrohre. Eine Verfügung des Polizei-Präsidenten von Berlin bestimmt hinsichtlich der Abführung der Abgase von Gasfeuerungen für den Landespolizeibezirk Berlin Folgendes:

1. Gasherde und gewerbliche Gasfeuerungen sind gemäß § 20 Ziffer 16 der Bau-Polizei-Ordnung vom 15. August 1897 je an ein besonderes, anderweit nicht beanspruchtes Schornsteinrohr anzuschließen. Der Anschluß an ein besteigbares, bereits durch Kohlen- oder Holzheizung beanspruchtes Schornsteinrohr ist unzulässig. Ausnahmen hiervon können, namentlich für ältere Gebäude, in einzelnen, besonders zu begründenden Fällen zugelassen werden.

2. Die Verbrennungsprodukte von Gasheizöfen und Gasbadeöfen sind durch dichte, feuersichere Rohre inner-

halb des Geschosses in Schornsteine zu leiten oder durch Metallrohre unmittelbar ins Freie zu führen.

3. Bei einfachen Gaskochern und kleineren Gasherdplatten ist eine besondere Vorrichtung zur Abführung der Abgase nicht erforderlich. —

Dänische Ausstellung von Kunstgewerbe und Baukunst in Berlin. Das Königliche Kunstgewerbe-Museum eröffnete am 26. November eine umfangreiche Dänische Ausstellung von Kunstgewerbe und Baukunst. Diese Ausstellung ist von Kopenhagen aus durch das dortige Museum, den Industrieverein und den Akademischen Architektenverein vorbereitet worden und zeigt alle Gebiete der heutigen Arbeit einschließlich der Architektur, darunter besonders hervorragende Kunstwerke aus öffentlichem und privatem Besitz, Möbel, Porzellane, Silberarbeiten und Anderes. Im Lichthof hat der dänische Architekt C. Brummer für das Ganze eine farbige Umrahmung geschaffen; die Aufstellung hat Direktor Hannover vom Dänischen Kunstgewerbe-Museum geleitet. Die Baukunst füllt die vorderen Säle, die Buchkunst den Ausstellungssaal der Bibliothek. Die eigenartige, neuzeitige dänische Bau- und Handwerkskunst, die einen Ruhmesitel ihres Landes bildet, ist im Ausland noch nie so vollständig und vielseitig vorgeführt worden. Die Ausstellung wird ausnahmsweise auch an den Montagen geöffnet sein. Wir kommen auf sie zurück. —

Wettbewerbe.

Ein Wettbewerb für das akademische Reisestipendium der kgl. Akademie der bildenden Künste in Dresden auf dem Gebiet der Architektur für 1911 ist vom akademischen Rat für Bewerber erlassen, welche die sächsische Staatsangehörigkeit besitzen und dem Atelier für Baukunst der Akademie angehört haben oder noch angehören. —

Wettbewerb Markthalle Stuttgart. In einer gemeinschaftlichen Sitzung der städtischen Kollegien vom 18. Nov. d. J. wurde der im Wettbewerb mit dem I. Preis ausgezeichnete Entwurf des Hrn. Arch. M. Elsässer in Stuttgart (vergl. S. 708) nahezu einstimmig zur Ausführung angenommen. Die Bausumme ist auf rd. 1 500 000 M. berechnet. Wir verzeichnen diesen Umstand als ein erfreuliches Zeichen dafür, daß in der jüngsten Vergangenheit sich die Fälle zu mehren scheinen, in welchen den Siegern in Wettbewerben auch die Früchte dieser Siege zufallen. —

Inhalt: Deutsche Städtebilder. — Vom Stand der Berliner Verkehrsfragen. — Zur Organisation der Technischen Hochschulen. (Schluß.) — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Fachwerkhäuser am Marktplatz in Esslingen a. N.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

Emanuel Heimann †.

Am Abend des 25. November 1910 verschied in Neubabelsberg nach langem, schweren Leiden im Alter von nur 55 Jahren der Regierungsbaumeister und Direktor der Terrain-Gesellschaft Neubabelsberg Emanuel Heimann, ein Fachgenosse, der in vornehmer Zurückhaltung in der Stille segensreich wirkte, welchem das außerordentliche Verdienst gebührt, die große Bewegung der Frage Groß-Berlin, die die weite Öffentlichkeit in den letzten Jahren so lebhaft beschäftigte, angeregt und in Fluß gebracht zu haben und der bis zu seiner Erkrankung unermüdlich für diese Bewegung tätig war. Ehre seinem Andenken! —